











Digitized by the Internet Archive  
in 2023 with funding from  
University of Toronto











715- A (17)  
**ROYAL COMMISSION**

**ON**

**PILOTAGE**

**HEARINGS**

HELD AT

MONTREAL, QUEBEC

VOLUME No.: 36-40  
(Texte Français)

DATE:

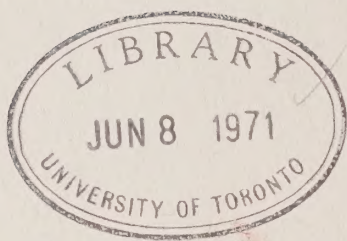
SEANCE DU 25 Juin  
1963

OFFICIAL REPORTERS  
ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
BOARD OF TRADE BLDG.  
11 ADELAIDE ST. W.  
TORONTO

364-5865

364-7383









C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME

---

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,  
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire.  
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

---

Me MAURICE JACQUES,  
Procureur de la Commission:

Me MARC LALONDE, c.r.,

Me B. CAMPBELL,

Proc. de la Fédération des Pilotes du St-Laurent,

Proc. de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent,

Proc. de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central,

Proc. de la Corporation des Pilotes du Port de Montréal,

Proc. de la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la

Voie Maritime du St-Laurent,

Proc. de la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent:

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,

Proc. de Merchant Service Guild:

Me J. MAHOONEY,

Me C. Mason,

Proc. de Dominion Marine Ass.:

Me JEAN BRISSET, c.r.,

Me H. COLLETTE,

Proc. de la Féd. des Armateurs du Canada:

Me J.M. JACQUES,

Proc. du Conseil des Ports Nationaux du Canada.

---

VOLUME I - Page 1 à 148

TEXTE FRANCAIS - SEANCE DU 25 JUIN 1963.

---







ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR  
LE PILOTAGE MARITIME.

---

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.,  
Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, commissaire,  
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire.

Le vingt-cinquième jour de juin, l'an  
mil neuf cent soixante et trois:

LE PRESIDENT:

Messieurs, il nous fait plaisir de  
siéger maintenant à Montréal.

Nous avons fait, comme vous le savez,  
un grand trajet pour venir ici.

Vous savez tous qui nous sommes; nous  
avons été nommés par le gouvernement du Canada pour  
faire une enquête sur le pilotage, pour trouver, pour  
définir ce qu'est le pilotage au Canada.

Le but de l'enquête est d'apporter les  
changements qui pourraient être nécessaires dans la  
loi de la Marine Marchande, et aussi dans l'Association  
du Pilotage en général, de façon à améliorer la situa-  
tion pour tout le monde.

Ce que nous ne sommes pas, et je tiens  
à le dire dès le début, nous ne sommes pas des dépen-







1  
2 dants du département des Transports, du ministère du  
3 Transport. Nous sommes une Commission absolument  
4 indépendante, formée par le gouvernement du Canada,  
5 et nous relevons du conseil privé.

6  
7 Ce que nous avons fait à date: Nous  
8 avons commencé en février dernier à siéger en dehors  
9 d'Ottawa; nous avons commencé par les Provinces  
10 Maritimes, et nous avons ensuite continué sur la  
11 côte du Pacifique où nous avons siégé pendant tout le  
12 mois de mars, de Prince-Rupert jusqu'à Victoria.

13 Nous avons continué, par la suite, à  
14 Terre-Neuve, et, il y a quinze jours, nous sommes  
15 retournés encore dans les Provinces Maritimes. Nous  
16 avons siégé à Halifax, St-Jean et North Sydney.

17  
18 Maintenant, avec la séance de Montréal,  
19 la séance qui commence ici, nous entreprenons le  
20 St-Laurent et les Grands Lacs. Montréal va couvrir  
21 en général tout le St-Laurent jusqu'à Kingston, à  
22 partir, par conséquent, des Escoumains jusqu'à Kingston.

23 Nous aurons, à la fin de juillet, une  
24 séance d'une semaine à Québec, et nous irons aussi à  
25 Chicoutimi, Port Alfred, qui est un gros port de mer,  
26 et qui peut apporter des problèmes; et nous irons  
27 aussi voir ce qui se passe dans le Nord.

28  
29 Alors, ceci est notre programme pour  
30 les quelques mois à venir. Et nous aimerions terminer







1  
2 nos séances à l'extérieur, c'est-à-dire en dehors  
3 d'Ottawa, avant la fin de la navigation, pour voir  
4 sur place ce dont vous parlez, parce qu'il est bien  
5 intéressant pour nous de voir les lieux et de pouvoir  
6 apprécier nous-mêmes, après que la preuve a été donnée  
7 ici, visuellement par nous-mêmes et d'apprécier les  
8 problèmes.

9  
10 Nous sommes, suivant l'expression  
11 anglaise, " a fact finding body". Notre mandat est  
12 de trouver la situation, de trouver les faits, et  
13 c'est la meilleure manière, évidemment, de connaître  
14 un problème, à savoir, pour commencer, ce que nous  
15 avons, et pour cela, la meilleure manière, est  
16 d'aller sur place là où le pilotage est vécu, pour  
17 apprendre de ceux qui vivent le pilotage, en quoi il  
18 consiste, ce qu'ils font, de quelle manière ils pro-  
19 cèdent.

20 Alors, c'est pourquoi nous avons fait  
21 le tour du Canada à date, et c'est pourquoi nous  
22 sommes ici.

23  
24 C'est notre enquête. Ce n'est pas un  
25 procès; il n'y a pas d'adversaires devant nous.  
26 Tout ce que nous voulons savoir, c'est qu'est-ce qui se  
27 passe, quels sont les faits, comment c'est organisé.

28 S'il y a des différends, bien, nous  
29  
30







1  
2 sommes dans une société humaine où il y a nécessai-  
3 rement des différends; tout le monde n'est pas de  
4 la même opinion; nous voudrions savoir quelles sont  
5 les opinions de chacun. Une fois ces opinions posées,  
6 une fois ces représentations posées, pour que nous  
7 puissions de notre côté, faire rapport et faire nos  
8 recommandations.

9  
10 Alors, c'est notre enquête, et norma-  
11 lement, nous pourrions venir et poser des questions  
12 à tout le monde, interroger les témoins, assigner  
13 des témoins. C'est ce que nous commencerons à faire  
14 au début, pour les préliminaires, et à la suite, nous  
15 vous laisserons faire; et s'il y a d'autres points  
16 de vue que nous voulons compléter, nous le ferons.

17  
18 Mais, ce que je veux qu'on comprenne  
19 bien, c'est qu'il ne s'agit pas ici d'un procès;  
20 il s'agit de trouver les faits, et nous demandons  
21 votre assistance pour nous aider.

22 La procédure: Nous avons décidé, au  
23 début de cette enquête, quelles procédures nous  
24 devons suivre, et nous avons, après avoir mûrement  
25 réfléchi, nous avons décidé que la seule manière de  
26 faire des recommandations et de faire un rapport  
27 solide, c'est d'avoir les faits exacts; et pour cela,  
28 la seule manière, pour avoir les faits exacts, c'est  
29 la manière qui a été approuvée par des siècles de  
30







1  
2 procédure: par la preuve testimoniale et la preuve  
3 documentaire dûment établie; preuve testimoniale  
4 sous serment avec permission à toute personne qui  
5 est intéressée, de poser des questions pour compléter,  
6 de contre-interroger.

7  
8 C'est une procédure qui est assez  
9 longue, qui est assez fatigante, mais je crois tout  
10 de même que c'est la seule et unique procédure qui a  
11 - sur laquelle nous pouvons nous baser et qui donne  
12 des résultats.

13 Maintenant, comme j'ai déjà eu l'occa-  
14 sion de le dire à Ottawa à nos premières séances,  
15 en décembre dernier, vous pouvez adresser la Commis-  
16 sion, vous pouvez parler à la Commission en français  
17 ou en anglais, comme vous préférerez; vous voyez,  
18 nous avons mis à votre disposition ici un système de  
19 traduction simultanée. Alors, vous pouvez vous ex-  
20 primer dans la langue qui vous conviendra.

21  
22 Avec Montréal, nous entrons dans un  
23 problème - dans les problèmes ou dans un aspect  
24 beaucoup plus complexe que ce que nous avons encore vu.

25 Alors, les séances seront nombreuses,  
26 nous allons siéger certainement pendant plusieurs  
27 semaines ici, et les conditions sont assez défavora-  
28 bles parce que nous siégeons en été; pour le pilotage,  
29  
30







1  
2 tout de même, il faut siéger en été et non pas en  
3 hiver, quand la navigation est fermée.

4  
5 Alors, qu'est-ce que vous voulez,  
6 le sort en est jeté, nous devons siéger en été,  
7 même au mois de juillet, à Montréal. Alors, par  
8 conséquent, il faudra s'attendre à ce que les  
9 séances soient fatigantes. Il n'y a pas lieu de  
10 faire des séances trop longues; nous ne siégerons  
11 pas dans la soirée; nous ne siégerons pas non plus  
12 jusqu'à six heures, si possible, comme nous avons  
13 fait ailleurs.

14 Maintenant, pour aider tout le monde,  
15 je demanderais à tous d'être à l'heure.

16  
17 Ce matin, on comprend que nous avons  
18 commencé tard, parce qu'il y a toute une organisation  
19 à mettre en marche, mais demain, on commencera à  
20 dix heures, et à dix heures tapant. Comme cela, on  
21 peut faire des journées qui ont du bon sens, sans  
22 trop se fatiguer.

23 Maintenant, au sujet de la procédure:  
24 Nous avons demandé dans nos règles de pratique que  
25 les soumissions - que les mémoires nous soient  
26 fournis quinze jours à l'avance. A date, ici, nous  
27 n'avons reçu que le mémoire de Shipping Federation  
28 of Canada.  
29  
30





1  
2 Je comprends que les pilotes ont  
3 l'intention - la Fédération des Pilotes du St-Lau-  
4 rent ont l'intention aussi de fournir un mémoire.  
5 Le mémoire ne nous est pas encore parvenu. Je com-  
6 prends qu'il peut y avoir des raisons. Inutile de  
7 vous dire que ça nous met dans une situation un peu  
8 difficile, parce que nous n'avons pas eu l'occasion -  
9 nous savons que le mémoire des pilotes va être subs-  
10 tantiel, qu'il va être volumineux, mais tout de même,  
11 nous n'avons pas eu l'opportunité de le lire, et nous  
12 sommes dans le noir; nous ne savons pas où nous allons,  
13 et je ne sais pas exactement qu'est-ce que nous allons  
14 faire au point de vue de l'ordre des séances.

15  
16 Nous avons adopté un ordre que nous  
17 avons suivi à date un peu à travers le pays, et nous  
18 aimerions pouvoir poursuivre cet ordre. Probablement  
19 que nous allons être obligés de modifier, vu ces  
20 circonstances, parce que mes collègues et moi-même,  
21 avant de nous lancer dans l'audition du mémoire de la  
22 Fédération, nous aimerions bien au moins en prendre  
23 connaissance.

24 Alors, à tout évènement, j'aimerais  
25 bien entendre l'avocat des pilotes pour nous dire  
26 ce qu'il entend faire à ce sujet.

27  
28 Me MARC LALONDE, c.r.,

29 pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:  
30







1  
2                   Votre Seigneurie, je m'excuse du re-  
3 tard qui a été apporté à la production du mémoire,  
4 mais comme vous l'avez mentionné vous-même, des  
5 circonstances très difficiles parfois se posent, et  
6 il est certainement compliqué de produire une cédule  
7 de façon très précise.

8  
9                   Je compte avoir les copies de mémoire  
10 en langue française à deux heures cet après-midi, et  
11 les copies en langue anglaise seront disponibles dans  
12 quelques jours, sûrement avant la fin de la semaine;  
13 mais les copies françaises seront disponibles après-  
14 midi.

15                   LE PRESIDENT:

16                   Je comprends que l'avocat de la Com-  
17 mission va prendre quelques jours au moins pour  
18 établir les préliminaires; à tout événement, je ne  
19 crois pas que Shipping Federation aura à commencer  
20 sa preuve avant mardi prochain.

21  
22                   Me MARC LALONDE, c.r.,

23                   pour la **Féd.** des Pilotes du St-Laurent:

24                   C'est ce que je crois comprendre,  
25 Votre Seigneurie, et d'ailleurs, j'ai même l'impression  
26 que la présentation de notre preuve peut être retardée  
27 de quelques jours.

28                   LE PRESIDENT:  
29  
30







1  
2 Evidemment, nous couvrons un très grand  
3 territoire, ici, jusqu'à Kingston, donc quatre groupes  
4 de pilotes.

5 Me MARC LALONDE, c.r.,

6 pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

7 Oui, sûrement, et c'est la raison pour  
8 laquelle je pense que malgré tout, la Commission aura  
9 le temps de prendre connaissance de notre mémoire  
10 dans les prochains jours.

11  
12 Me MAURICE JACQUES,

13 pour la Commission:

14 Comme d'habitude, messieurs les membres  
15 de la Commission, je déposerai comme Pièces Divers  
16 règlements et diverses cartes marines pour les quatre  
17 districts:

18  
19 Comme Pièce numéro 429, un document  
20 intitulé: Quebec Pilotage District General by Laws;

21 Comme Pièce numéro 430, un document  
22 intitulé: Montreal Pilotage District General by Laws;

23 Comme Pièce numéro 431, un document  
24 intitulé: Cornwall Pilotage District General by Laws;

25  
26 Comme Pièce numéro 432, un document  
27 intitulé: Kingston Pilotage District General by Laws;

28  
29 Et enfin, comme Pièce numéro 433, un  
30





document intitulé: Memorandum of Agreement, Great Lakes Pilotage between the secretary of Commerce of the United States and the Minister of Transport of Canada.

Tous ces documents sont amendés à date, Votre Seigneurie.

Maintenant, une carte marine comme Pièce numéro 434, la carte de Rimouski Roads, numéro 1222;

Comme Pièce numéro 435, la carte de Bic Island to Green Island numéro 1204;

Pièce numéro 436, la carte de St. Lawrence River to Cap Eternité, carte numéro 1203;

Comme Pièce numéro 437, la carte de Cap Eternité à St-Fulgence, numéro 1202;

Comme Pièce numéro 438, la carte de St-Fulgence to Shipshaw, carte 1209;

Pièce numéro 439, la carte de Green Island to Goose Cape, carte numéro 1201;

Comme Pièce numéro 440, la carte de Goose Cape to Grosse Ile, numéro 1207;

Comme Pièce numéro 441, Grosse Ile à Québec, carte numéro 1208;







1  
2 Pièce numéro 442, le Port de Québec,  
3 numéro 1321;

4  
5 Pièce numéro 443, Québec à St-Antoine,  
6 carte numéro 1313;

7  
8 Ensuite, comme Pièce numéro 444, le  
9 St-Antoine à Leclercville, carte numéro 1334;

10  
11 Pièce numéro 445, Leclercville à  
12 Champlain, carte 1335;

13  
14 Pièce numéro 446, Champlain à Lac  
15 St-Pierre incluant Trois-Rivières, carte numéro 1336;

16  
17 Pièce numéro 447, Lac St-Pierre, carte  
18 1337;

19  
20 Pièce numéro 448, Lac St-Pierre à  
21 Lavaltrie, comprenant le Port de Sorel, carte numéro  
22 1338;

23  
24 Pièce 449, Lavaltrie à Longue Pointe,  
25 carte 1339;

26  
27 Pièce 450, Varennes à Longue Pointe,  
28 carte 1352;

29  
30 Pièce 451, Port de Montréal, carte 1340;

31  
32 Pièce 452, Montréal à Lac St-Louis,  
33 carte 1409;





1

2

Pièce 453, Lac St-Louis, carte 1410;

3

4

Pièce 454, Canal Beauharnois, carte 1411;

5

6

Pièce 455, Canal Beauharnois à Lancaster  
Bar, carte 1412;

7

8

9

Pièce 456, Lancaster Bar to Cornwall  
Island, carte 1413;

10

11

Pièce 457, Cornwall to Cat Island,  
carte 1414;

12

13

14

Pièce 458, Cat Island to Iroquois  
Lock, carte 1415;

15

16

Pièce 459, Iroquois Lock à Prescott,  
carte 1416;

17

18

19

Pièce 460, Prescott à MacDonald Point,  
carte numéro 1417;

20

21

Pièce 461, MacDonald Point to Grenadier  
Island, carte 1418;

22

23

24

Pièce 462, Grenadier Island to Grindstone  
Island, carte 1419;

25

26

Pièce 463, Grindstone Island to Howe  
Island, carte 1420;

27

28

29

Pièce 464, Howe Island to Kingston,  
carte 1477;

30







1  
2 Et enfin, la dernière carte sera la  
3 Pièce 465, Kingston Harbour, carte 1459.

4  
5 Maintenant, comme Pièce 466, un volume  
6 intitulé: St. Lawrence River Pilot; et comme Pièce  
7 467, un volume intitulé: List of lights and fog  
8 signals, inland waters.

9  
10 Toutes ces cartes et ces volumes sont  
11 les dernières éditions disponibles au bureau de  
12 l'Imprimeur de laReine.

13 Me MARC LALONDE, c.r.,  
14 pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:  
15 Est-ce qu'il serait possible d'obtenir  
16 des copies françaises des règlements de pilotage,  
17 de les mettre en preuve, de façon à ce qu'on puisse  
18 les utiliser plus tard?

19 Me MAURICE JACQUES,  
20 pour la Commission:  
21 Je les déposerai cet après-midi sous  
22 les mêmes cotes que les règlements anglais.

23  
24 LE PRESIDENT:

25 Avec la lettre F à côté de la cote.

26  
27  
28  
29 Je, soussigné, sténographe officiel,  
30





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

Com. Enquête

- 14 -

1  
2 étant dûment assermenté, certifie  
3 par les présentes que le texte qui  
4 précède est la transcription exacte  
5 et fidèle de mes notes sténographiques.  
6

7 G. OSCAR BOISJOLY  
8 Sténographe Officiel.  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30







C A N A D A

ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR  
PILOTAGE MARITIME.

---

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.,  
Président  
Monsieur ROBERT K. SMITH, commissaire,  
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire.

Le vingt-cinquième jour de juin, l'an  
mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme  
témoin:

Capitaine GEORGES-EDOUARD GAUDREAU,  
agent régional des services maritimes pour le minis-  
tère des Transports à Québec, domicilié à 1205, avenue  
William, Sillery, Québec, P.-Q., âgé de 54 ans, le-  
quel étant dûment assermenté sur les Saints-Evangiles,  
dépose et dit ce qui suit:

INTERROGE par Me MAURICE JACQUES,  
pour la Commission:

Q Depuis combien de temps êtes-vous agent  
régional à Québec, monsieur Gaudreau?

R Depuis mil neuf cent cinquante et un  
(1951).

Q Antérieurement à cette date, est-ce que  
vous avez eu de l'expérience en mer?

R Oui monsieur.

C Pouvez-vous nous donner un bref aperçu





1  
2 de cette expérience?

3 R J'ai d'abord commencé ma carrière  
4 maritime en mil neuf cent vingt-sept (1927), comme  
5 matelot, sur des navires côtiers.

6  
7 Ensuite, l'année suivante, j'ai pour-  
8 suivi cette carrière sur les lacs, comme homme de  
9 roue, pour me diriger ensuite, la même année, sur des  
10 navires au long cours de la Canada Steamship; et  
11 après deux ans au long cours, j'ai obtenu mon brevet  
12 de maître côtier, et j'ai continué au long cours sur  
13 les navires citernes jusqu'en mil neuf cent trente-  
14 deux (1932), alors que je suis revenu au service  
15 côtier comme officier pour servir jusqu'en mil neuf  
16 cent trente-six (1936) afin d'obtenir mon brevet  
17 de capitaine côtier.

18 En mil neuf cent trente-quatre  
19 (1934), j'ai pris commande d'un navire côtier -  
20 pardon, d'un navire des eaux intérieures pour faire  
21 le transport du papier journal depuis Québec et Hull  
22 jusqu'à New York.

23  
24 Au début des hostilités, de mil neuf  
25 cent trente-neuf (1939) à mil neuf cent quarante-cinq  
26 (1945), j'ai été comme capitaine sur un de ces navires,  
27 et alors, je me suis engagé comme premier officier sur  
28 un vaisseau citerne faisant le transport d'huile entre  
29 l'Amérique du Sud et les ports d'Angleterre, au début







ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

CAPT. G.E. GAUDREAU  
Com. Enquête  
EX. - 17 -

1  
2 de mil neuf cent quarante (1940); et ensuite, je  
3 suis entré au service de la Marine Royale Canadienne  
4 comme "skipper", - "chief skipper", pour devenir -  
5 d'abord comme officier navigateur sur une corvette  
6 faisant l'escorte des convois entre les ports de  
7 ravitaillement du côté de l'Europe, du côté de l'An-  
8 gleterre et de l'Islande pour revenir en Canada  
9 à peu près une année plus tard, et ensuite retourner  
10 sur ce même navire, après avoir passé quelque temps  
11 dans l'administration à St-Jean de Terrebonne et à  
12 Québec sur un navire plus petit, comme officier  
13 commandant.

14  
15 Je suis alors revenu commandant de mon  
16 même navire, le Tridum, une corvette d'escorte, qui  
17 était engagée à faire l'escorte des convois, ce qu'on  
18 appelait à ce moment-là: Great Atlantic convoy escort.

19 En mil neuf cent quarante-deux (1942),  
20 ayant été malade, et les autorités médicales m'avaient  
21 recommandé - avaient recommandé aux autorités que  
22 je n'aille plus en mer pour plusieurs mois, un peu plus  
23 tard, j'ai pris la commande de la base navale de  
24 Rimouski comme N.C.S. ou Naval Control Service Officer.  
25 Je suis resté là jusqu'au moment d'être démobilisé.

26  
27 Alors, je suis entré au service du  
28 ministère des Transports comme inspecteur des petits  
29 navires du St-Laurent, pour devenir ensuite, au printemps,





1  
2 environ, au premier (1er) avril mil neuf cent qua-  
3 rante-sept (1947), comme surintendant des ports à  
4 l'agence de Québec; et finalement, après avoir rem-  
5 placé mon prédécesseur pendant de courtes périodes,  
6 alors qu'il était en voyage, je suis devenu agent  
7 régional des services maritimes à Québec, où je suis  
8 encore.

9 Q En somme, depuis mil neuf cent quaran-  
10 te-sept (1947), vous avez une connaissance assez  
11 exacte de l'état des aides à la navigation dans le  
12 fleuve St-Laurent?

13 R Oui monsieur.

14 Q Pouvez-vous donner les limites de votre  
15 juridiction territoriale?

16 R L'agence de la marine à Québec, l'agen-  
17 ce régionale de Québec s'étend depuis Portneuf ou la  
18 Roche à l'Oiseau, qu'on appelle, sur le côté nord, de  
19 Portneuf en Haut, s'étendant depuis cet endroit-là  
20 jusqu'à Natashquan, sur la côte Nord, incluant les  
21 eaux de la Rivière Saguenay, du Lac St-Jean et toutes  
22 les eaux navigables sur ce côté jusqu'à Natashquan,  
23 incluant aussi l'Ile Anticosti et toutes les autres  
24 îles adjacentes à la côte, du côté sud, depuis Ste-  
25 Croix en allant vers l'est jusque sur la côte du Nou-  
26 veau Brunswick, incluant l'île de Miscou jusqu'à  
27 Shippigan.

28 Q Pouvez-vous nous donner un exposé des  
29  
30







1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

aides à la navigation disponibles dans les eaux de pilotage, dans le St-Laurent - vous êtes au courant que le pilotage commence aux Escoumains et se prolonge au moins jusqu'à Portneuf, dans votre district?

R Les aides à la navigation qui sont disponibles pour le pilotage depuis les Escoumains en allant vers l'ouest, sont passablement nombreuses: Nous avons plusieurs stations de phares qui sont composés d'une corne de brume, un signal avertisseur pour la brume, des lumières, des phares; nous avons aussi des bouées, des bouées lumineuses et des bouées non lumineuses.

Nous avons des enlignements. Un enlignement, ça consiste en deux phares pour indiquer le centre d'un chenal.

Nous avons aussi des radios-compas, dans ce district-là, notamment à l'île Rouge; et nous avons des services de radio-téléphone, par exemple comme celui qu'il y a à l'entrée du Saguenay, à la Pointe Noire, qui peut donner des renseignements aux marins qui y entrent; et évidemment, nous avons un certain nombre de quais qui sont disponibles aussi pour les navigateurs qui empruntent cette voie.

Nous avons deux chenaux: Un au nord, qui est considéré comme le chenal principal...

C Au nord de quoi?





1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30

R                    Le chenal du nord, on l'appelle commu-  
nément le chenal du nord, c'est-à-dire celui qui  
s'étend le long de l'Ile d'Orléans et qui passe par  
Cap Brûlé et au nord de l'Ile aux Coudres.

                    Le chenal du sud s'étend depuis l'Ile  
Madame, au sud des îles du St-Laurent, dans ce dis-  
trict-là, au sud de l'Ile Madame, l'Ile au Rô, Grosse  
Ile, l'île aux Grues et l'Ile aux Oies, pour aboutir  
finalement à la Traverse St-Roch.

Q                    Maintenant, dans cette partie du  
fleuve St-Laurent qui s'étend des Escoumains à Port-  
neuf, est-ce que les phares et les bouée sont dispo-  
nibles en tout temps pendant l'année, c'est-à-dire  
pendant douze mois?

R                    Les phares et les bouées dans ce dis-  
trict ne sont pas disponibles, généralement, sur  
toute la longueur de l'année; c'est-à-dire que les  
bouées, les aides flottantes qui sont les bouées,  
et les vaisseaux phares nécessairement doivent être  
enlevés à l'automne, au début du glaçage de St-Laurent,  
et remplacées, quelques unes d'elles, pas toutes, mais  
remplacées par des bouées d'hiver qui elles ne sont  
pas endommagées par le passage des glaces.

Q                    Maintenant, dans quel mois faites-vous  
ce changement-là?

R                    Ce changement-là se fait habituellement  
au mois de novembre, à la fin de novembre ou au début







1

2 de décembre, et le facteur qui gouverne ces opérations  
3 est nécessairement le début des glaces.

4 Q Et qui décide que les bouées d'été sont  
5 enlevées?

6 R Comme je viens de vous le dire, le  
7 facteur qui nous dit ou qui décide de les enlever,  
8 c'est le début de la glace; alors, comme agent ré-  
9 gionnal, il est décidé par moi si les bouées doivent  
10 être enlevées, et évidemment, quand les glaces com-  
11 mencent et qu'il y a danger à ce moment-là, pour ces  
12 bouées-là d'être entraînées de leur position normale,  
13 ce qui deviendrait un obstacle ou un manque, qui,  
14 au lieu d'aider la navigation, leur nuirait si ces  
15 bouées-là étaient dérivées de leur position normale.

16 Q Maintenant, est-ce que vous remplacez  
17 toutes les bouées d'été par des bouées d'hiver? Est-  
18 ce qu'il y a exactement le même nombre de bouées  
19 l'hiver que l'été?

20 R Non monsieur, les bouées d'hiver sont  
21 placées seulement aux endroits considérés les plus  
22 stratégiques des chenaux qui sont empruntés par les  
23 navigateurs depuis les Escoumains en montant.

24 Q Maintenant, qui décide des endroits où  
25 les bouées d'hiver sont posées?

26 R Ces endroits-là sont choisis - ont été  
27 choisis, la plupart d'elles, depuis nombre d'années,  
28 suivant les recommandations qui ont été faites par les  
29  
30





1

2 marins, après consultation avec les autorités qui  
3 dirigent ce système de balisage.

4 Q Maintenant la recommandation des marins,  
5 est-ce que ça comprend les recommandations des pilotes  
6 du fleuve?

7 R Certainement.

8 Q Vous vous souvenez d'avoir pris con-  
9 naissance de ces recommandations de pilotes?

10 R Oui, certainement; les recommandations  
11 m'ont été faites personnellement lorsque j'ai pris  
12 charge du district, par des pilotes, ou le bureau  
13 de direction des pilotes qui habituellement, à chaque  
14 année, le bureau de direction se rendait à mon bureau,  
15 où nous nous rencontrions, pour déterminer des besoins  
16 des plus immédiats ou les plus graves, si vous voulez,  
17 des aides à la navigation qui devaient demeurer le  
18 plus tard possible, à l'automne, ou être remplacées  
19 par des bouées d'hiver.

20 Q Maintenant, est-ce que ces rencontres  
21 se continuent aujourd'hui, chaque année?

22 R L'an dernier, nous n'avons pas eu de  
23 rencontre officielle parce que, j'imagine bien qu'en  
24 général les pilotes étaient satisfaits du système qui  
25 était en cours; il est entendu qu'il se continuait  
26 jusqu'à ce que d'autres recommandations soient faites  
27 pour le changer.

28 C Quand les dernières recommandations  
29  
30







1  
2 majeures ont-elles été faites?

3 R Les recommandations majeures, il y en  
4 a à chaque année, mais pas d'une façon, si vous  
5 voulez..... ce que je veux dire par là, c'est que -  
6 on rencontre tout le bureau de direction, à l'agence  
7 de la marine de Québec, un directeur va me faire une  
8 recommandation, dire: Cette bouée-là, cette année,  
9 notre bureau s'est rencontré, et on désirerait qu'elle  
10 soit posée - que la bouée d'été soit remplacée par  
11 une bouée d'hiver.

12  
13 Il n'y en a pas eu, dernièrement, de  
14 faite, de recommandation majeure, si vous voulez.

15 Q Est-ce que vous avez suivi toutes ces  
16 recommandations qui vous ont été faites par les  
17 pilotes, en tout temps?

18 R Dans la plupart des cas, oui.

19 Je ne me souviens pas que des recom-  
20 mandations, après avoir été discutée et entendue,  
21 n'ait pas été suivie. Elles ont toutes été faites;  
22 seulement, il est possible cependant que certaines  
23 recommandations, après discussions, aient été laissées  
24 tomber.

25 Q Je vois.. Maintenant, est-ce que vous  
26 pouvez nous dire si le nombre d'aides à la navigation  
27 disponibles entre les Escoumains et Portneuf a augmenté  
28 au cours des années?  
29  
30





1

2

R Oui, ce nombre-là a augmenté.

3

Q Est-ce que l'augmentation s'est produite dans les phares et les bateaux-hares ou les bouées?

4

5

R L'augmentation s'est produite, non pas dans les bateaux-phares; le contraire s'est produit, là, parce que nous avons remplacé des bateaux-phares par des piliers, des phares qui sont ancrés sur le fond de la mer, qui sont à notre sens beaucoup plus efficaces que des vaisseaux-phares.

6

7

8

9

10

11

Les bouées ont certainement augmenté.

12

Quant aux phares, oui, ils ont augmenté aussi.

13

14

Q Maintenant, quant aux bateaux-phares que vous avez remplacés par des phares fixes, est-ce que ces phares fixes ont été placés dans les mêmes positions que les bateaux-phares?

15

16

17

18

R Non, pas exactement, parce que où le navire, le bateau-phare était ancré, il y avait une profondeur d'eau qui ne nous permettait pas de construire un pilier sur le fond.

19

20

21

22

Nous avons dû le changer un peu de place, le remonter pour le mettre dans un endroit où il serait censé ne pas être trop endommagé.

23

24

25

O Avant que ces changements-là ne soient faits, est-ce que les pilotes ont été consultés?

26

27

R Le premier bateau-phare qui a été remplacé, celui de l'Ile Blanche, c'était avant - les

28

29

30





1  
2 négociations se sont faites par mon prédécesseur;  
3 je ne suis pas absolument sûr si les pilotes ont été  
4 consultés d'une façon officielle, mais je suis sûr  
5 qu'ils étaient tous ou à peu près au courant.

6 C Si je comprends bien ce que vous dites,  
7 c'est que depuis mil neuf cent cinquante et un (1951),  
8 il n'y a pas eu de remplacement de bateaux-phares par  
9 des phares fixes?

10 R Oui, le remplacement s'est fait après  
11 mil neuf cent cinquante et un (1951), mais les négo-  
12 ciations pour la construction de ces piliers-là était  
13 déjà commencée depuis un certain temps; parce que la  
14 construction d'un phare comme celui-là nécessite cer-  
15 tainement quelques années de préparation.

16 Q Je vois. Maintenant, est-ce que c'est  
17 le seul phare qui a été remplacé?

18 R Non, c'est-à-dire que nous avons enlevé  
19 deux vaisseaux-phares, lesquels - un a été remplacé  
20 par un pilier, celui de l'Ile Blanche; et l'autre  
21 vaisseau-phare, celui de l'Ile Rouge a été remplacé  
22 simplement par une bouée.

23  
24 Le Troisième n'a pas encore été remplacé,  
25 celui du Prince Shoal; le pilier est actuellement en  
26 construction, et tant que le pilier ne sera pas mis  
27 en opération totale, le vaisseau-phare doit demeurer  
28 à sa position.







1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

Q Est-ce que les pilotes vous ont fait des commentaires sur le remplacement du bateau-phare de l'Ile Rouge par une bouée?

R Oui, si je me souviens bien, je crois que certains commentaires ont été faits à l'effet que ce vaisseau-phare-là était enlevé et remplacé seulement par une bouée; on nous a fait certaines représentations là-dessus, mais je ne me souviens pas au juste, cependant, si ces représentations-là ont été posées d'une façon très sérieuse.

Q Maintenant, cette bouée qui remplace le bateau-phare de l'Ile Rouge, est-ce qu'elle est dans la même position qu'était le bateau-phare autrefois?

R Sensiblement la même position; elle est peut-être un petit peu plus rapprochée de l'île que le vaisseau-phare ne l'était.

C Quand le changement a-t-il été fait?

R Le changement a été fait, je crois, il y a déjà quatre ou cinq ans.

Q Depuis ce temps-là, est-ce que vous avez eu des rapports que cette bouée ne serait pas aussi pratique qu'autrefois?

R Oui, je crois bien que nous avons eu certains rapports sur cette bouée-là; malheureusement, je n'ai pas les détails en mémoire.

Vous savez que des bouées sont susceptibles, très souvent d'être déplacées, soit que la





1  
2 bouée soit mue par les glaces au printemps, ou encore  
3 à l'automne, et il est fort possible que cette bouée-  
4 là ait été déplacée de sa position normale, et par  
5 conséquent qu'elle nous ait été rapportée comme étant  
6 en dehors de sa position.

7 Q Alors, c'est possible, mais si ç'avait  
8 été un déplacement majeur, est-ce que vous vous en  
9 souviendriez?

10 R Sur une période de cinq ans, je ne crois  
11 pas que je pourrais me souvenir - quand vous dites:  
12 Un déplacement majeur, si une bouée est déplacée ,  
13 ne fut-ce que d'un quart de mille, je crois qu'à ce  
14 moment-là, ça constitue déjà un déplacement majeur  
15 et il est assez difficile, je crois, de se souvenir  
16 de déplacements de toutes ces bouées-là sur une pé-  
17 riode de quelques années.

18  
19 Je pourrais cependant le trouver par  
20 les records que nous avons au bureau.

21 Q Maintenant, quant aux aides de radio,  
22 dans le golfe, c'est-à-dire dans les eaux de pilotage,  
23 est-ce qu'il y en a, à part celles que vous avez  
24 mentionnées? Vous en avez mentionné une à l'Ile Rouge.

25 R Oui, il y a des aides de radio; nous  
26 avons un radio-communication qui est placé sur l'Ile  
27 Rouge, c'est le seul radio-communication en existence  
28 dans les eaux de pilotage, c'est-à-dire depuis les  
29 Escoumains jusqu'à Portneuf.







1  
2 Q Est-ce que vous avez déjà eu des re-  
3 quêtes pour faire installer d'autres appareils sem-  
4 blables ailleurs?

5 R Je ne crois pas que j'aie eu de demande  
6 officielle de faite pour un autre radio-communication.

7  
8 Il a pu se parler, cependant, d'avoir  
9 un radio-communication, possiblement dans la passe  
10 de l'Ile aux Coudres, mais je ne crois pas qu'il y ait  
11 eu de demande officielle de faite à ce sujet.

12 Q Maintenant, pouvez-vous nous donner  
13 des statistiques sur l'efficacité des aides à la na-  
14 vigation dans votre district: à savoir la nombre de  
15 pannes et le nombres de jours, durant la saison mil  
16 neuf cent soixante-deux (1962)?

17 R Au cours de la saison mil neuf cent  
18 soixante-deux (1962), le nombre d'aides à la naviga-  
19 tion que nous avons dans tout le district, malheu-  
20 reusement, je n'ai pas compilé pour le district de  
21 pilotage seulement, parce que j'étais sous l'impression  
22 que les informations qui devaient m'être demandées  
23 étaient pour tout le district sous ma juridiction.

24 Q Voulez-vous donner ce chiffre-là, tout  
25 de même?

26 R J'ai compilé le nombre de manques, qui  
27 varie considérablement: En mil neuf cent soixante-deux  
28 (1962), nous avons eu une moyenne par mois de quatorze  
29 informations ou quatorze représentations nous disant  
30





1  
2 qu'une ou plusieurs de ces aides à la navigation là  
3 manquaient.

4  
5 La moyenne s'établit pour toute la sai-  
6 son, cependant que pendant certains mois, indépendamment  
7 l'un de l'autre, il pouvait y avoir un manque jusqu'à  
8 même vingt-huit dans le même mois; c'est-à-dire que  
9 ce n'était pas constant; un nombre facteur très con-  
10 sidérable peut en être la cause. Ca variait. La  
11 moyenne cependant a été de quatorze pendant l'année  
12 mil neuf cent soixante-deux (1962), quatorze par mois.

13 Q Maintenant, est-ce que vous avez des  
14 chiffres sur le nombre de jours de pannes?

15 R Le nombre de jours de pannes varie entre  
16 quelques heures et peut aller jusqu'à cinq ou six  
17 jours, dépendant de l'allocation de l'aide à la navi-  
18 gation où le phare est situé; si c'est sur la côte de  
19 Gaspé où un phare a moins d'importance que dans un  
20 chenal dragué où il est censé passer beaucoup plus de  
21 navigation, et surtout, lorsque ces aides sont plus  
22 rapprochés du dépôt, soit à l'agence de Québec, à ce  
23 moment-là les aides à la navigation sont réparées beau-  
24 coup plus rapidement qu'elles ne le sont lorsqu'elles  
25 sont beaucoup éloignées, parce que c'est plus facile  
26 d'accès.

27 O Entre Québec et les Escoumains, ça vous  
28 prendrait combien de temps à vous rendre sur les lieux  
29 pour réparer une panne?





1  
2 R Si c'est un phare qui est accessible  
3 par le moyen de l'automobile, probablement que disons,  
4 si un phare manque à Chicoutimi et que nous avisés à  
5 trois heures de l'après-midi, eh bien, ce phare-là  
6 sera remis en opération le même soir, pourvu que les  
7 conditions d'accessibilité soient favorables.

8 Q Maintenant, les endroits qui ne sont  
9 pas accessibles par automobile, par exemple, je pense  
10 aux bouées de l'Ile Rouge.

11 R Pour une bouée à l'Ile Rouge, si nous  
12 sommes informés qu'une bouée manque, ou qu'une bouée  
13 est partie à la dérive, immédiatement, le navire le  
14 plus près, qui est disponible pour cette bouée-là  
15 est nolisé immédiatement. Si nous avons un navire à  
16 Québec, les instructions sont données à son comman-  
17 dant de se préparer immédiatement pour aller remédier  
18 à la défectuosité.

19  
20 Cependant, s'il est en chargement,  
21 et qu'il doit tout de même, par le même voyage, aller  
22 réparer une autre aide à la navigation, ou livrer  
23 des matériaux à un autre phare, ou de l'huile, ou  
24 autres choses, nous finissons de le charger; surtout  
25 si c'est dans l'après-midi ou le midi, alors qu'il  
26 serait absolument inutile que ce navire-là se rende  
27 à l'endroit désigné sur le coup de minuit ou à deux  
28 heures du matin alors que les conditions, à ce moment-  
29 là, ne permettraient pas la réparation immédiate.  
30







1  
2 Il faut attendre au lendemain. Nous finissons de  
3 le charger et nous l'envoyons aussitôt qu'il est prêt.

4 Q Il se pourrait que cette bouée-là  
5 soit en dehors de sa position ou éteinte pendant au  
6 moins une nuit?

7 R Ah, certainement, certainement.

8 Q Ces pannes dans les aides à la naviga-  
9 tion, est-ce que vous en avertissez le public maritime  
10 d'une façon quelconque?

11 R Ces pannes d'aides à la navigation,  
12 lorsqu'elles nous sont rapportées et que nous ne  
13 pouvons les réparer immédiatement, nous employons un  
14 système, ce qu'on appelle le "broadcast"; nous avons  
15 différentes stations côtières de radio qui émettent  
16 régulièrement, chaque jour, des avis aux marins.

17  
18 Si c'est une aide à la navigation qui  
19 est placée, qui est située entre deux de ces stations  
20 de radio côtières, les deux stations sont requises  
21 d'émettre ces informations aux marins à l'effet qu'une  
22 ou l'autre de ces aides à la navigation là sont défec-  
23 tueuses.

24 S'il s'agit d'une lumière qui sera  
25 réparée ou d'une bouée qui sera allumée de nouveau  
26 avant la nuit, à ce moment-là, nous faisons simple-  
27 ment la réparation, et nous n'en avertissons pas  
28 personne, parce que ce ne serait pas nécessaire, parce  
29 que la lumière ne servira pas tout de même avant le  
30





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

CAPT. G.E. GAUDREAU  
Com. Enquête  
EX. - 32 -

1  
2 soir.

3  
4 Mais si elle ne peut pas être réparée  
5 aussitôt, on émet ces informations par l'entremise  
6 des stations côtières de radio, et si la défectuosité  
7 doit durer plus d'une journée, nous émettons un  
8 "notice to shipping", un avis aux marins.

9 Q C'est un avis qui est rédigé de quelle  
10 façon?

11 R C'est un avis qui est rédigé en fran-  
12 çais et en anglais, et qui donne la position de l'aide  
13 à la navigation, son nom.

14 Q Est-ce un avis écrit ou verbal?

15 R C'est un avis écrit qui est mis à la  
16 poste le même jour où il est imprimé, adressé à  
17 toutes les compagnies de navigation ou opérateurs  
18 de navire, tous ceux qui sont de près ou de loin -  
19 qui ont intérêt de près ou de loin à la navigation.

20 Q Est-ce que l'avis est adressé aux  
21 pilotes?

22 R Oui, certainement, l'avis est adressé  
23 aux pilotes, et lorsque - nous avons fait une  
24 pratique - lorsque c'est quelque chose de très  
25 urgent, en plus de l'avis, nous en informons le  
26 pilotage par téléphone afin d'accélérer cette commu-  
27 nication.

28 Q Est-ce qu'il arrive souvent que vous  
29 avez des avis si urgents que ça, que vous soyez obligés

30







1  
2 de téléphoner aux pilotes et de les avertir immédia-  
3 tement?

4 R Ca n'arrive pas souvent, mais ça  
5 arrive quand même.

6  
7 S'il s'agit d'une bouée qui est dépla-  
8 cée, qui peut devenir une cause d'accidents, une bouée  
9 qui est déplacée, qui est rendue dans le milieu du  
10 chenal, ou qui peut être changée de place de façon à  
11 donner une mauvaise information aux pilotes, à ce moment-  
12 là, nous téléphonons aux pilotes et leur demandons  
13 d'aviser aussi d'autres stations de pilotage, aux  
14 Escoumains et à Québec.

15 Q Maintenant, quel est le rayon ou la  
16 portée desservie par les avis que vous émettez sur  
17 les ondes?

18 R Les stations côtières ont habituellement  
19 un rayon d'environ cent milles, et évidemment, celles  
20 qui sont livrées par le courrier vont au destinataire  
21 où il peut se trouver.

22 Q Est-ce que l'avis radiophonique est  
23 répété à plusieurs reprises et pendant plusieurs jours?

24 R L'avis radiophonique est répété jus-  
25 qu'à ce que nous demandions à la station de la can-  
26 celler, ou lorsqu'on prévoit qu'une aide à la navigation,  
27 les réparations seront faites dans un certain nombre  
28 d'heures, nous disons à la station de radio qui émet  
29 ces informations-là de les donner pendant une journée,  
30





1  
2 deux jours, et, une chose certaine, de la donner  
3 certainement jusqu'à ce que les destinataires des  
4 avis par écrit aient reçu leur copie.

5 O Maintenant, au cours de l'année mil  
6 neuf cent soixante-deux (1962), est-ce que vous  
7 avez reçu des plaintes concernant les aides à la  
8 navigation, soit de la part des pilotes, soit de la  
9 part des armateurs?

10 R Certainement, nous en recevons -  
11 bien, si on peut appeler ça des plaintes; est-ce  
12 que vous voulez dire, des plaintes, ou simplement  
13 nous rapporter que des lumières sont en mauvais état  
14 de fonctionnement; est-ce que c'est de ça qu'il  
15 s'agissait, une plainte, d'après ce que vous voulez  
16 savoir?

17 Q Non, par exemple vous suggérer  
18 d'apporter des modifications au système actuel, adop-  
19 ter de nouveaux enlignements, de nouvelles bouées,  
20 de nouvelles aides à la navigation.

21 R Certainement, nous en recevons régu-  
22 lièrement, et particulièrement au cours des mois  
23 d'hiver, des armateurs, comme l'organisation des  
24 propriétaires de petits navires du St-Laurent, qui  
25 nous font des représentations, nous demandant de  
26 nouvelles aides à la navigation, ou des modifications;  
27 surtout, la majorité de ces représentations ou de  
28 ces demandes-là se rapporte - ce qui se rapporte  
29  
30





1  
2 à une lumière, ordinairement, c'est pour remplacer  
3 le pouvoir d'une lumière ou phare, leur couleur.

4  
5 C'est assez rare, cependant, qu'on nous  
6 demande de déplacer des aides à la navigation, les  
7 changer d'endroit, parce que la majorité des aides  
8 sont là depuis un grand nombre d'années, et ç'a été  
9 prouvé que c'est le meilleur endroit.

10 Q Maintenant, est-ce que la Fédération  
11 des Pilotes vous a demandé des modifications, l'an  
12 dernier?

13 R La Fédération des Pilotes, je crois,  
14 a adressé un mémoire au ministère pour demander .....  
15 oui, certaines modifications; je ne me souviens pas  
16 au juste des détails de ces demandes-là, je n'ai  
17 pas apporté ça avec moi, mais ils en font à chaque  
18 année, habituellement, les pilotes nous font des  
19 demandes pour des améliorations.

20 Q Maintenant, est-ce que la Shipping  
21 Federation of Canada ou la Dominion Marine Associa-  
22 tion vous ont fait des recommandations l'an dernier?

23 R Oui, mais ces recommandations-là,  
24 habituellement, de la part de ces organismes-là, sont  
25 faites directement au ministère à Ottawa.

26 Q Maintenant, est-ce qu'il arrive que le  
27 chenal soit obstrué de façon quelconque, entre, évidem-  
28 ment, les Escoumains et Portneuf en Haut?

29 R Oui, c'est arrivé lorsque nous avons eu  
30







des accidents, des naufrages, par exemple, c'est arrivé quelques fois; ça arrive quelques fois, ou encore, ce qui ne constituerait pas une obstruction à la navigation, mais tout de même, on demande aux navigateurs de réduire leur vitesse, par exemple lorsqu'il y a des poses de câbles sous-marins en cours, ou des opérations de forage ou de sondage qui se font, et qui nécessitent la réduction de vitesse de la part des navires, afin d'éliminer la vague créée par ces derniers, surtout les navires à fort tonnage et à haute vitesse.

Q Est-ce que vous avez préparé des données sur ces obstacles-là, durant les cinq dernières années?

R Des données exactes - le nombres des obstacles a varié considérablement d'année en année, durant l'an dernier et cette année encore, nous en avons à l'entrée du Saguenay...

Q Quel genre?

R Actuellement, la construction du nouveau pilier de Prince Shoal, nécessitant nécessairement la réduction de vitesse des navires qui entrent dans le Saguenay ou qui passent à proximité de ces entreprises de construction, parce que nous avons des navires qui déchargent les matériaux nécessaires à cette construction-là; nous avons même des plongeurs qui sont au fond de la mer pour surveiller la construction, la mise





1  
2 en place de ces piliers; même des réparations qui  
3 sont en cours actuellement, des dommages causés par  
4 les glaces l'hiver, tels que des fondations sur le  
5 grand pilier.

6  
7 Pendant les trois dernières années,  
8 nous en avons eu également du même genre au pilier  
9 de l'Ile Blanche, et aussi à chaque fois qu'il y a  
10 des réparations à des quais, là où les navires passent  
11 d'une façon assez près; les entrepreneurs de ces  
12 réparations-là nous demandent d'avertir les navires  
13 afin que ceux-ci ralentissent, pour qu'il y ait le  
14 moins de dommage possible.

15 Il y a aussi un endroit où nous avons  
16 demandé assez fréquemment aux navires de ralentir:  
17 c'est le passage de l'Ile aux Coudres où il y a des  
18 petits navires qui sont attachés là, et à chaque  
19 fois qu'il passe un navire à haute vitesse, ça  
20 cause, à ce qu'on nous dit, des dommages à ces petits  
21 navires-là.

22 Q Maintenant, est-ce qu'il y a eu des  
23 obstructions résultant de sinistres maritimes, d'acci-  
24 dents ou autres?

25 R Oui, nous en avons eu à Québec, il y  
26 a eu l'an dernier le coulage d'une goélette au large  
27 des chantiers maritimes, qui a nécessité la pose d'une  
28 bouée; et puis, nous avons eu - c'est en dehors  
29  
30







1  
2 du district de pilotage - au large de Ste-Luce;  
3 nous en avons eu un également au large de St-Jean  
4 Ile d'Orléans, lorsqu'un navire chargé de dynamite  
5 a coulé là, une petite goélette, le Ragueneau, il y  
6 a deux ou trois ans, je pense; et tout le temps que  
7 ces opérations-là, les réparations, récupérage ou  
8 enlèvement des explosifs, car il était chargé d'ex-  
9 plosifs, ont durées, nous avons un avis qui demandait  
10 aux marins de réduire leur vitesse.

11 Q Vous n'avez pas eu aussi un caisson,  
12 au large de Cap-Rouge, il y a quelque temps?

13 R Oui, il y a trois ans, nous avons eu  
14 un caisson qui est parti en dérive, lors d'une tem-  
15 pête de vent d'est, qui a remonté le St-Laurent jus-  
16 qu'à Cap-Rouge, pour finalement s'échouer, et nous  
17 l'avons détruit à la dynamite, en le faisant sauter.

18 Q Maintenant, ces obstructions empêchent-  
19 elles de façon quelconque le trafic maritime dans les  
20 eaux de pilotage? Vous avez mentionné tout à l'heure  
21 la nécessité de ralentir, mais à part cette nécessité  
22 là, est-ce que le trafic est empêché d'une façon  
23 quelconque?

24 R La seule circonstance d'importance que  
25 je me souviens, c'est justement à l'occasion de la  
26 destruction du caisson qui s'était échoué à Cap Rouge,  
27 à cause du fait que nous avons une assez forte charge  
28 de dynamite pour le détruire, nous avons demandé, je  
29  
30





1  
2 crois que ç'a duré deux ans, nous avons arrêté la  
3 circulation entre, à peu près deux ou trois milles  
4 en haut de Cap Rouge, jusqu'au Pont de Québec.

5  
6 A part ça, nous avons dû demander,  
7 non pas d'arrêter totalement, je crois que c'était à  
8 l'Ile aux Coudres, l'an dernier, lorsqu'on a posé  
9 un câble sous-marin pour l'Hydro, le pouvoir élec-  
10 trique; et dans le port de Québec, ça arrive assez  
11 fréquemment, probablement une ou deux fois par année  
12 que nous devons demander aux navires d'être très pru-  
13 dents lorsque le câble téléphonique est réparé, après  
14 avoir été brisé, par exemple un navire va dériver  
15 sur ses ancres et l'accorcher, le briser.

16 Q Au meilleur de votre connaissance,  
17 est-il déjà arrivé que des navires endommagent les  
18 aides à la navigation?

19 R Il est assez difficile de déterminer  
20 si des aides à la navigation ont été endommagés par  
21 des navires, parce que, il est excessivement rare  
22 que quelques témoins aient vu un navire endommager  
23 une aide à la navigation; mais d'après les rapports,  
24 ou lorsque nous trouvons une bouée, par exemple, qui  
25 a été frappée par un navire, sans tout de même l'avoir  
26 vue, nous pouvons conclure qu'un navire l'a frappé  
27 par les marques qui restent dessus.

28 Q Est-ce que c'est fréquent?

29 R Non, ce n'est pas fréquent; ça peut  
30





1  
2 arriver peut-être une fois ou deux par année; c'est  
3 assez rare, parce que, surtout, les aides à la na-  
4 vigation qui sont lumineuses, ces accidents-là peu-  
5 vent arriver la nuit, sur une bouée qui n'est pas  
6 lumineuse, ou peut-être une bouée qui est devenue  
7 défectueuse, mais c'est assez rare.

8  
9 TRANSQUESTIONNE par Me MARC LALONDE, c.r.,  
10 pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

11 Q Monsieur Gaudreau, vous avez men-  
12 tionné que vous aviez reçu des demandes de la  
13 Fédération des Pilotes du St-Laurent. En vue de  
14 clarifier le dossier, je pense qu'il y a confusion;  
15 est-ce que vous référiez à la Fédération des Pilotes  
16 du St-Laurent comme telle, en tant qu'organisme,  
17 ou si vous référiez à des associations ou corporations  
18 de pilote, par exemple la Corporation des Pilotes du  
19 Bas St-Laurent ou la Corporation des Pilotes du St-  
20 Laurent Central, qui représente les pilotes de  
21 Montréal et de Québec?

22 R Habituellement, ces demandes-là nous  
23 viennent des autorités locales, des différentes sec-  
24 tions, soit du bureau de direction qui s'occupe de  
25 la section de Québec aux Escoumains ou celle de  
26 Québec à Trois-Rivières.

27 Q Est-ce que vous avez souvenance d'avoir  
28 eu des représentations, des objections, des plaintes  
29 de la Fédération des Pilotes du St-Laurent comme telles,  
30







1  
2 c'est-à-dire: organisation centrale de tous les  
3 pilotes du St-Laurent?

4 R Je ne me souviens pas au juste d'en  
5 avoir eu, ou peut-être que je confonds celles-là;  
6 je ne peux pas me souvenir au juste si ça venait de  
7 la Fédération ou simplement de l'organisme - des  
8 organismes locaux.

9 C Mais en autant que vous vous souveniez,  
10 vous dites que ça vient généralement des associations  
11 locales?

12 R C'est ça.

13 C Etes-vous au courant, monsieur Gaudreau,  
14 du coût de vos services au Trésor public, pour tout  
15 le Canada ou dans votre propre circonscription?

16 R Je n'ai pas avec moi de chiffres  
17 quant au coût du service, parce que le coût, - j'i-  
18 magine que vous voulez dire: Le coût se rapportant  
19 aux aides à la navigation, en ce qui concerne par  
20 exemple la maintenance de ces aides par l'un ou l'autre  
21 de nos navires? Est-ce que c'est bien ça?

22 Q Oui, enfin, le coût général de l'ad-  
23 ministration d'une agence maritime ou des agences  
24 maritimes au Canada?

25 R Je n'ai pas de chiffres avec moi ici;  
26 ces chiffres-là sont donnés dans le rapport annuel  
27 du ministère des Transports.

28  
29 Je crois que c'est divisé pour chacune  
30





des agences.

Q Est-ce que des frais ou des droits sont chargés aux navires, en rapport avec les services que vous offrez?

R Non monsieur, pas d'une façon directe, en ce qui concerne les aides à la navigation.

Des droits sont chargés cependant pour l'entrée des ports et les accostages des navires, pour les services qui sont donnés par l'entremise de nos quais et nos grues que nous avons, dont les navires se servent, notamment à Rimouski, je crois que c'est le seul endroit dans notre district, en dehors des services donnés par le Conseil des Ports Nationaux, nous avons à Rimouski une grue; alors des frais sont chargés pour l'usage de cette grue, de la même façon que des frais sont chargés pour l'usage des quais.

Me MAURICE JACQUES,

pour la Commission:

Q Quand vous parlez des quais, est-ce que vous parlez des quais du ministère des Transports?

R Tous les quais, dans l'agence de Québec, sont sous la juridiction du ministère des Transports, à l'exception de ceux qui tombent sous la juridiction du Conseil des Ports Nationaux, et dans l'agence de Québec, il y en a deux: Québec et Chicoutimi.





1

2

Me MARC LALONDE, c.r.,

3

pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

4 Q

Mais, est-ce qu'il existe des droits,  
comme le droit de phares, droit de bouées: "dock dues  
or light dues"?

7 R

Non monsieur, pas au Canada, pas dans  
l'agence de Québec, du moins.

9 Q

Est-ce qu'à votre connaissance, il en  
existe ailleurs au Canada?

11 R

Non monsieur, pas qui sont prélevés  
par le ministère des Transports, pas à ma connaissance.

13 Q

Vous êtes un marin qui avez fréquenté  
un grand nombre de pays européens en particulier,  
je crois, d'après ce que vous avez dit?

16 R

Oui monsieur.

17 C

Vous rappelez-vous jamais d'avoir eu à  
payer des droits de port ou des droits de bouées dans  
certains pays?

20 R

Je n'en ai pas payé personnellement,  
mais je sais qu'il y a certains pays où on prélève  
des droits, ce qu'on appelle les "light dues". Je crois  
que ça existe en Angleterre; je ne suis pas absolu-  
ment sûr.

25 Q

Est-ce qu'il y a des droits qui sont  
chargés aux navires lorsqu'ils obtiennent l'assistance  
de brise-glace...

28 R

Non monsieur.

29

30







1

2

Q ... dans votre district?

3

R Non monsieur.

4

Q Est-ce qu'à votre connaissance il existe d'autres pays, - à votre connaissance personnelle, est-ce qu'il existe d'autres pays où on charge des droits pour les services de brise-glace?

8

R A ma connaissance personnelle, je n'ai jamais eu à en payer ou à prendre part aux négociations qui ont pu être amenées là, mais je sais, pour l'avoir entendu dire, que dans certains pays, on charge certains droits pour l'assistance des brise-glace; je crois qu'en Finlande ça se pratique, ça.

15

Q Maintenant, vous avez donné certaines statistiques concernant le nombre de fois où il s'est produit des pannes dans le service des bouées, soit qu'il y ait des lumières défectueuses ou un déplacement de bouées?

20

R Oui monsieur.

21

Q Vous avez dit, que vous aviez, pour mil neuf cent soixante et deux (1962), une moyenne mensuelle de quatorze plaintes en rapport avec les bouées, dans tout le district?

25

R C'est exact.

26

Q Vous avez dit: Durant la saison de navigation. Qu'est-ce que vous entendiez par ça?

28

R Bien, c'est-à-dire, si j'ai dit: La saison de navigation, je crois plutôt que j'avais

30





1  
2 l'intention de dire: Pendant toute l'année, parce  
3 que cette moyenne-là a été prise sur les douze  
4 mois de l'année.

5  
6 Alors, ça ne s'appliquait pas nécessai-  
7 rement aux bouées seulement, mais aussi aux stations  
8 de phares qui sont tout de même en usage pendant  
9 la saison d'hiver.

10 Q Vous rappelez-vous, pour l'année der-  
11 nière, le mois dans lequel - le mois où vous aviez  
12 le plus grand nombre de plaintes, où vous avez à  
13 faire le plus grand nombre de réparations aux aides  
14 à la navigation?

15 R C'est sûrement pendant la saison de  
16 navigation. Je n'ai pas avec moi d'informations me  
17 donnant le mois où il y en a eu le plus, mais le  
18 mois où il y en a eu le plus, je crois que c'est:  
19 vingt-huit.

20 Q Vous avez mentionné aussi que si une  
21 bouée pouvait être réparée durant la même journée,  
22 vous n'envoyez pas d'avis aux navires ni aux pilotes,  
23 je crois comprendre...

24 R Lorsque j'ai dit: si une bouée pouvait  
25 être réparée, j'ai bien voulu dire, n'est-ce pas, que  
26 s'il s'agissait de la rallumer, si cette bouée-là  
27 était déplacée et qu'il devait s'écouler toute une  
28 journée, et que cette bouée-là était située à un  
29 endroit stratégique, le pilotage en est informé par  
30





1  
2 téléphone, et nous la réparons ou nous la remplaçons  
3 dès qu'il y a possibilité.

4 Q Est-ce que vous gardez des bouées  
5 lumineuses durant la saison d'hiver? - d'abord,  
6 voudriez-vous définir ce que vous entendez, ce que  
7 j'entends ou ce qu'il faut entendre, plutôt, par  
8 saison d'hiver? Vous avez mentionné que vous enleviez  
9 les bouées vers la fin de novembre, début de décembre,  
10 à ce que je crois comprendre; et voulez-vous dire  
11 quand vous les remplacez au printemps, généralement?

12 R Comme je l'ai expliqué au début,  
13 le facteur qui nous guide quant à l'enlèvement et  
14 la pose des bouées est nécessairement le danger de  
15 glaces qui peuvent entraîner ou endommager ces bouées.

16  
17 Ceci peut varier, à l'automne, de  
18 quinze jours ou trois semaines, mais ça se produit  
19 habituellement depuis le vingt-cinq (25) novembre,  
20 et ça peut aller jusqu'au quinze (15) décembre.  
21 S'il n'y a pas de glace, au quinze (15) décembre,  
22 les bouées lumineuses sont laissées là. La façon  
23 que nous avons adoptée, après consultation avec les  
24 dirigeants de l'opération des deux sections de  
25 pilotage, c'est que les bouées qui sont les plus  
26 nécessaires sont laissées jusqu'à la dernière minute,  
27 jusqu'à ce qu'il soit possible d'être gardées là.

28 Nous enlevons les bouées secondaires,  
29  
30







1  
2 ou celles qui sont moins utiles, évidemment, dans  
3 les chenaux secondaires; et nous laissons les  
4 autres, à la demande des pilotes, jusqu'à ce que  
5 la glace menace de prendre dans un avenir très  
6 rapproché.

7  
8 La raison de ceci, c'est que nous ne  
9 pouvons pas enlever toutes les bouées en même temps,  
10 la même journée. Alors, il nous fait nécessairement  
11 en garder juste assez pour qu'elles puissent être  
12 enlevées dans la même journée, avec le nombre de  
13 navires que nous avons à notre disposition pour faire  
14 ces opérations.

15 Q Et à quel moment, au printemps, re-  
16 mettez-vous en place tout le système d'aide à la  
17 navigation?

18 R Là encore, le facteur glace nous guide,  
19 et lorsque les banquises ou les "battures", plutôt,  
20 sont disparues et ne constituent plus un danger pour  
21 les bouées, elles sont à ce moment-là remises à leur  
22 place; mais les phares, tous les phares côtiers,  
23 les principaux phares sont mis en opération inva-  
24 riablement à minuit le premier (1er) avril, minuit  
25 et une, si vous voulez, le premier (1er) avril au  
26 matin.

27 Ca, ce sont - plusieurs de ces aides-  
28 là, certainement sont gardées pendant la saison d'hiver,  
29  
30





1  
2 mais la cédule estivale commence le premier (1er)  
3 avril.

4 Q Est-ce que ceci signifie que le premier  
5 (1er) avril, tous les aides à la navigation qui sont  
6 en service durant l'été, sont installées?

7 R Non monsieur, tous les aides à la na-  
8 vigation, pour les mettre en opération, comme je vous  
9 disais tout à l'heure, les bouées, ça peut aller  
10 jusqu'au dix (10), au quinze (15) avril, quelques  
11 fois même quelque temps plus tard.

12  
13 Cependant, les bateaux-phares sont  
14 tous rendus à leurs stations pour ouvrir le port,  
15 et les sifflets d'alarme, les cornes de brume et  
16 les radios-communications, pour le premier (1er)  
17 avril, lorsque c'est possible.

18 Lorsque'il est impossible pour une  
19 raison quelconque, il faut nécessairement retarder.

20 Q Les gardiens de phares ne sont pas  
21 en devoir durant la saison d'hiver?

22 R Quelques uns le sont, mais plusieurs,  
23 des lumières, des phares le long de la côte, pendant  
24 l'hiver, sont remplacés par des lumières d'hiver,  
25 des lumières automatiques, parce que..... à cause  
26 des difficultés de ravitaillement pour le gardien,  
27 pendant la saison d'hiver, et puis ensuite, bien,  
28 il y a aussi d'autres facteurs; c'est que les cornes  
29  
30





1  
2 de brume, l'hiver, ne peuvent pas être gardées en  
3 opération, à cause des difficultés techniques qui  
4 entrent en ligne de compte: le froid les empêche  
5 d'opérer normalement.

6 Q Dans votre région, combien de phares  
7 restent en opération avec des gardiens, à l'intérieur  
8 des limites de la circonscription de pilotage qui  
9 s'étendraient des Escoumains à Portneuf?

10 R ..... dans les phares principaux, je  
11 crois qu'il en reste à peu près quatre dont les  
12 gardiens restent au phare.

13  
14 Cependant, il y en a d'autres où le  
15 gardien demeure à proximité de ces phares; ils ne  
16 sont pas cependant restraints à sa résidence; alors,  
17 ils peuvent être remplacés par des lumières automa-  
18 tiques.

19 Q Quel système avez-vous pour la véri-  
20 fication du fonctionnement de ces phares et des lumiè-  
21 res généralement dans votre région, durant la saison  
22 dite d'hiver?

23 R Je ne saisis pas bien qu'est-ce que vous  
24 voulez savoir au juste?

25 Q Par exemple, avez-vous un système de  
26 vérification pour savoir si les lumières fonctionnent  
27 vraiment durant la saison d'hiver, au mois de décembre,  
28 par exemple?

29 R Nous avons un système de vérification  
30







ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

CAPT. G.E. GAUDREAU  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 50 -

1  
2  
3 autre que celui où notre gardien de phare demeure à  
4 proximité de ces phares; alors, eux, ils sont  
5 chargés de nous avertir si le phare devient défec-  
6 tueux; et à part ça, bien, nous devons nécessaire-  
7 ment nous fier aux rapports des marins qui empruntent  
8 le chenal et qui se servent de ces aides à la  
9 navigation, et surtout des marins qui sont sur nos  
10 propres brise-glace, - aussi des marins qui sont  
11 sur nos propres brise-glace.

12 Q Est-ce que vous avez - avez-vous  
13 installée des bouées spéciales pour l'hiver,  
14 dernièrement?

15 R Oui monsieur.

16 Q Est-ce que vous avez de nombreuses  
17 plaintes à l'effet que ces bouées sont déplacées  
18 par les glaces?

19 R Non, pas tellement; nous n'avons  
20 pas tellement de plaintes au sujet de ces bouées  
21 d'hiver là, parce que, bien des fois les marins  
22 qui passent ne les voient pas, parce que c'est juste-  
23 ment, ces bouées-là sont en-dessous de la glace parce  
24 qu'elles sont construites de telle façon qu'elles  
25 vont plonger en-dessous de la glace, au passage  
26 de celle-ci.

27 Mais, lorsqu'une bouée est déplacée,  
28 aussitôt, nous recevons des plaintes, mais ce n'est  
29  
30





1  
2  
3 pas tellement fréquent.

4 Q Ce qui se produit, si je comprends  
5 bien, c'est que s'il arrive une banquise ou un assez  
6 vaste espace de glace, la bouée glissera en-dessous,  
7 elle ne sera pas visible pendant la période durant  
8 laquelle il y aura cette glace dans la région, n'est-  
9 ce pas?

10 R C'est exact.

11 Q Est-ce que vous avez un service de  
12 vérification de la position des bouées durant  
13 l'hiver?

14 R La pratique établie au ministère des  
15 Transport par le service qui s'occupe des bouées  
16 est que chaque navire du ministère, chaque brise-  
17 glace qui est engagé, soit à l'escorte d'un navire  
18 ou pour toute autre raison passe par un endroit  
19 quelconque, toutes ces bouées-là sont vérifiées par  
20 le navire, au passage de celui-ci, et s'il trouve  
21 qu'il y a un déplacement quelconque ou une défec-  
22 tuosité quelconque, il nous en avertit immédiatement  
23 par radio.

24 Q Excusez-moi, vous dites que c'est le  
25 brise-glace qui fait cette vérification?

26 R Oui, tous nos brise-glace ont des  
27 instructions précises à cet effet-là, que lorsqu'ils  
28 passent par où est une aide à la navigation, ils  
29 doivent la vérifier au passage, et ceci ne se  
30





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

CAPT. G.E. GAUDREAU  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 52 -

1  
2  
3 pratique pas seulement l'hiver, mais l'été aussi.

4 C Et est-ce que cette pratique est suivie  
5 systématiquement?

6 R Oui monsieur, en autant que je sache,  
7 parce que j'ai pris passage sur nos navires assez  
8 fréquemment, et je sais qu'ils le font.

9 Q Pourriez-vous nous dire quel est le  
10 pourcentage des phares, des aides à la navigation  
11 importants, disons, plutôt, des phares qui ont un  
12 gardien?

13 R Tous les phares importants ont des  
14 gardiens.

15 Les phares de seconde importance, ha-  
16 bituellement, ont un surveillant qui lui ne demeure  
17 pas au phare, mais il est là pour surveiller au cas  
18 où il arriverait une défectuosité quelconque, et nous  
19 en sommes avertis immédiatement; et ce surveillant  
20 a aussi reçu des instructions de nos techniciens pour  
21 faire des réparations mineures et urgentes.

22 Me MAURICE JACQUES,

23 pour la Commission:

24 C Pourriez-vous nous mentionner quels  
25 sont les phares que vous appelez: importants dans  
26 la circonscription s'étendant des Escoumains à  
27 Portneuf?

28 R Les phares les plus importants des  
29  
30







Escoumains à Portneuf sont nécessairement les en-  
lignements et les sifflets d'alarme, les cornes  
de brume des Escoumains à Portneuf, de Québec à  
Portneuf, il n'y a pas de corne de brume; la première  
corne de brume que nous avons entre Québec et les  
Escoumains est à l'Ile aux Coudres, le pilier de  
l'Ile aux Coudres, et de là, vous avez le suivant à  
Cap aux Oies, Cap au Saumon, Cap aux Chiens, l'Ile  
Rouge, le pilier de l'Ile Blanche, le vaisseau-  
phare de Prince Shoal, Cap Bon Désir et la corne  
de brume au quai des Escoumains.

Me MARC LALONDE, c.r.,

pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

C A chacun de ces endroits, vous avez  
un gardien permanent?

R Non, pas à chacun de ces endroits.  
Nous avons des gardiens aux phares considérés les  
principaux, c'est-à-dire par exemple au Banc Brûlé  
où nous avons des gardiens pendant toute la saison  
d'été; également, nous en avons au pilier de l'Ile aux  
Coudres; nous avons aussi un gardien aux enligne-  
ments du Cap Corbeau, et après ça, nous avons un  
gardien à chacune des grosses stations qui sont situées  
plus à l'est, c'est-à-dire de Cap aux Oies, Cap aux  
Chiens - pardon, Cap aux Oies, Cap au Saumon,  
Cap aux Chiens, le pilier de l'Ile Blanche, l'Ile Rouge,





1  
2 le vaisseau-phare de Prince Shoal, et Cap Bon Désir.

3 Q Excusez-moi de revenir en arrière,  
4 mais à propos des brise-glace qui font la vérifica-  
5 tion des bouées durant l'hiver, est-ce que ces brise-  
6 glace transmettent l'information d'une façon quel-  
7 conque aux navires ou à vous-même lorsqu'il y a un  
8 déplacement? Lorsqu'ils constatent un déplacement  
9 de bouées qui se produit?

10 R Oui, certainement, dès qu'une défec-  
11 tuosité quelconque a été connue, a été aperçue,  
12 immédiatement le navire nous fait parvenir un messa-  
13 ge par radio.

14  
15 Et, s'il escorte un ou deux navires,  
16 il en informe le capitaine du navire par radio-  
17 téléphone, immédiatement, s'il voit qu'il y a  
18 danger pour le navire qui le suit, qui soit causé  
19 par le déplacement ou la défectuosité de cette aide  
20 à la navigation.

21 Q Lorsque vous posez des bouées au  
22 printemps entre Québec et Portneuf, par exemple, est-  
23 ce qu'il y a un ingénieur à bord du navire?

24 R Non monsieur.

25 Q Est-ce qu'il y avait un ingénieur à  
26 bord du navire, autrefois?

27 R Pas à ma connaissance. Pas d'ingénieur  
28 civil, vous voulez dire, j'imagine...  
29  
30





1  
2  
3 Q Oui.

4 R ... pour le placement de ces bouées.  
5 Ca se fait cependant ailleurs, mais pas chez-nous.

6 C Alors, à votre connaissance..

7 R Excusez, c'est arrivé pendant une couple  
8 d'années qu'à plusieurs reprises, le surintendant  
9 des ports, qui était un ingénieur à ce moment-là,  
10 ait pu être à bord pour le placement des bouées.

11 Q Cui est directement responsable du  
12 mouvement des bouées?

13 R L'agent régional des services mari-  
14 times, en l'occurrence, c'est moi-même.

15 C C'est la responsabilité du capitaine  
16 à bord du navire, ou est-ce qu'il y a un officier  
17 spécial du ministère?

18 R Non, le capitaine du navire est en  
19 charge du placement des bouées qu'il a à son bord.

20 C Est-ce que vous gardez, en fin de  
21 semaine, le même personnel et le même service que  
22 durant la semaine, en vue de réparer les bouées?

23 R Nous avons toujours un navire qui est  
24 prêt pour la maintenance et la réparation des bouées.

25 Cependant, lors de certaines urgences,  
26 si le navire n'est pas - le navire, cependant, n'est  
27 pas toujours au quai de Québec. Lorsqu'il est engagé  
28 dans des opérations de ravitaillement de phares dans  
29  
30







1  
2  
3 la rivière, il est toujours prêt à partir pour aller  
4 réparer une aide à la navigation.

5 Si le navire est à Québec, en fin de  
6 semaine, le navire est à vingt minutes d'avis pour  
7 départ, pour aller réparer une aide à la navigation.

8 Q Est-ce qu'il y a une différence quel-  
9 conque entre le service de fin de semaine et le ser-  
10 vice durant la semaine?

11 R Non, pas du tout; c'est-à-dire, quand  
12 je dis: "pas du tout," vous avez mentionné tout à  
13 l'heure le nombre de personnel; le personnel gardé  
14 à bord en fin de semaine n'est pas nécessairement  
15 celui qui est gardé à bord durant les jours de tra-  
16 vail, qui nécessite tout l'équipage pour la mainte-  
17 nance du navire, en plus de ses opérations.  
18 Mais en tout temps, nous gardons assez d'hommes  
19 d'équipage à bord et disponibles pour être prêts  
20 à partir lorsque le navire le sera.

21 C Est-ce que vous avez un seul navire  
22 à votre disposition pour toute votre région?

23 R La flotte de navires qui est engagée  
24 au cours d'une année dans la maintenance des aides  
25 à la navigation à l'agence maritime de Québec est  
26 de quinze, quatorze ou quinze; ça varie; mais ils  
27 ne sont pas tous engagés exclusivement dans ce  
28 service.  
29  
30





1  
2  
3 Q C'est parce que vous référiez à un  
4 navire à Québec; est-ce qu'il y a un navire spéciale-  
5 ment affecté...

6 R Pendant la saison d'été, nous gardons,  
7 à l'agence de Québec, cette année, les navires qui  
8 sont affectés exclusivement au service durant l'été  
9 des phares et des bouées ou aides à la navigation.

10 C Vous voulez dire: à partir de mil neuf  
11 cent soixante-trois (1963)?

12 R Non, cet été; ça peut varier, l'an  
13 prochain je peux en avoir trois, l'été dernier,  
14 dans certaines circonstances ou certaines périodes,  
15 j'ai pu en avoir jusqu'à trois ou quatre qui aient  
16 été engagés exclusivement à ça.

17 Q Est-ce qu'il a été des périodes où  
18 vous n'en aviez qu'un?

19 R Non, l'an dernier, j'ai toujours eu  
20 au moins deux navires, et cette année, à date, j'en  
21 ai toujours eu beaucoup plus que ça.

22 Q Il se fait assez fréquemment du dra-  
23 guage dans votre région?

24 R Pas tellement dans la région de Québec,  
25 à l'exception de deux ou trois endroits, surtout  
26 dans la région du Cap Brûlé, sur le Banc Brûlé; et  
27 à ça, il ne s'en fait pas tellement régulièrement.

28 Q Vous avez mentionné deux ou trois  
29 endroits?  
30





1  
2  
3 R Il peut s'en faire - il s'en est  
4 fait, pas à l'entrée du Saguenay, mais près des  
5 "battures"; il s'en est fait aussi, je crois, en  
6 haut de Québec, l'an dernier, un peu, mais pas d'une  
7 façon très très importante.

8 Q Est-ce qu'il arrive que les dragues  
9 soient obligées de déplacer des bouées afin d'accom-  
10 plir leur travail?

11 R Oui, ça peut arriver; ça se produit  
12 surtout dans les chenaux dragués régulièrement, où  
13 les dragues font du travail.

14 A ce moment-là, pour permettre à la  
15 drague de travailler, il est possible qu'il en ait  
16 été enlevé - le navire qui drague le chenal du  
17 St-Laurent, il est possible que des dragues aient  
18 été appelées à déménager une bouée, mais ceci est fait  
19 habituellement après nous en avoir informé, et par  
20 le fait, nous avertissons par la suite les marins.

21 Q Vous avez dit le mot "habituellement".  
22 Est-ce qu'il s'est déjà produit que des bouées aient  
23 été déplacées sans que vous en ayiez été avisé?

24 R Je ne crois pas que ça se soit produit  
25 lorsqu'il s'agissait d'un déplacement majeur.

26  
27 Si une bouée est déplacée de quelques  
28 pieds seulement, c'est fort possible que ça ait pu  
29 arriver, et je crois que c'est arrivé.







1  
2  
3 Q Est-ce que vous avez quelque chose à  
4 voir avec la profondeur du chenal?

5 R Non monsieur. Ceci relève surtout  
6 des ingénieurs du chenal maritime, à Montréal.

7 O Est-ce que vous avez quelque chose à  
8 voir avec le sondage?

9 R Non monsieur.

10 O Si on vous rapporte qu'il semble y  
11 avoir une profondeur moindre que celle qui apparaît  
12 sur les cartes, à un endroit, est-ce que vous trans-  
13 ferez tout simplement ceci aux ingénieurs du chenal  
14 à Montréal?

15 R C'est exact. Cette anomalie-là est  
16 référée immédiatement aux ingénieurs du chenal à  
17 Montréal, ou encore au ministère à Ottawa.

18 O En somme, vous n'avez aucune respon-  
19 sabilité à cet égard, quelle qu'elle soit?

20 R Non, autre que de promulguer l'infor-  
21 mation où nous croyons que ça peut servir, si nous  
22 croyons pour un instant que les pilotes n'en sont pas  
23 informés, nous en avisons le bureau de pilotage immé-  
24 diatement.

25 O Il existe une lumière au Cap à la Baie?

26 R C'est exact, oui monsieur.

27 Q Est-ce que vous avez déjà eu certaines  
28 plaintes ou des commentaires de la part des pilotes  
29 à l'égard de cette bouée?





1  
2  
3 R Oui monsieur, certainement.

4 Q Quel était l'objet de leurs plaintes?

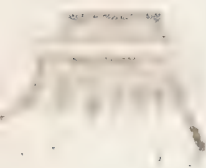
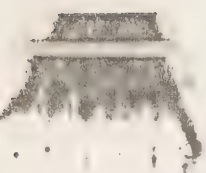
5 R Cette lumière-là a été placée l'an  
6 dernier ou il y a deux ans, après nombre de représen-  
7 tations et contre-représentations par différents  
8 corps maritimes, notamment Dominion Marine Associa-  
9 tion qui nous ont demandé la lumière; les associations  
10 des pilotes, bureau local, direction locale; les  
11 effets des contre-représentations, disons que cette  
12 lumière-là, serait peut-être..... ne serait pas à  
13 leur avantage, enfin, nous avons reçu des instructions  
14 du ministère de placer cette lumière-là où elle est  
15 actuellement.

16 Q Voulez-vous expliciter davantage?  
17 Vous avez dit: les plaintes des pilotes à l'effet  
18 que la bouée ne serait pas à leur avantage. Qu'est-  
19 ce que vous entendiez par là?

20 R Il faut préciser que ce n'est pas une  
21 bouée, c'est un phare qui est placé sur la terre,  
22 et qui sert - qui remplace un enlignement pour  
23 indiquer le centre de la passe de l'Ile aux Coudres.

24 Tout d'abord, un enlignement avait  
25 été demandé, mais à cause des conditions géographiques  
26 de l'endroit, il a été ou impossible ou impraticable  
27 d'y installer un enlignement.

28  
29 Alors, nous avons fait des recherches,  
30





1  
2  
3 et nous avons finalement trouvé un type de lumière  
4 qui remplacerait - un type de lumière à trois  
5 secteurs qui remplacerait un enlignement au Cap de  
6 la Baie.

7 Q Encore une fois, ma question était:  
8 Quel était exactement l'objet, le contenu, si vous  
9 voulez, des plaintes des pilotes? Vous avez dit  
10 qu'ils prétendaient que cette bouée ne serait pas  
11 à leur avantage?

12 R Bien, justement...

13 Q Qu'est-ce qu'ils ont dit?

14 R Je m'excuse si j'ai répondu un peu  
15 long dans la description de cette lumière-là,  
16 mais justement, je veux expliciter que cette lumière-  
17 là indique le centre de la passe de l'Ile aux Coudres;  
18 les navires qui s'en servent, évidemment, essaient  
19 de garder le centre du chenal, ou le centre de la  
20 passe, et à cause des contre-courants, des courants  
21 qu'il y a là, ils sont obligés, à un moment donné -  
22 ça, ce sont les représentations qui nous ont été faites  
23 - à un moment donné, de gouverner, non pas en ligne ,  
24 ou droit sur cette aide à la navigation là, ou cette  
25 lumière-là, mais pour remonter le courant qui les  
26 a dérivés hors de leur course, avec le résultat que  
27 la nuit, il montre un feu qui n'est pas celui que le  
28 marin, lui, qui descend, s'attend de voir d'un navire  
29 qui va monter ainsi sur sa course, parce que le courant  
30







dérive un navire du côté nord, avec certaines marées; et par contre, à cause de ça, le navire doit gouverner non pas parallèle au chenal, mais un peu à angle avec le chenal, pour contrecarrer le courant, pour remonter le courant.

Q Est-ce que c'est ceci qui constituait l'objet des plaintes des pilotes?

R C'est ça.

Aussi que dans les heures de navigation de brume, lorsqu'il pleut ou que le temps n'est pas absolument clair, ils nous disaient qu'il est assez difficile de distinguer cette lumière-là avec les feux d'un navire qui descend.

Je vous ai expliqué tout à l'heure que cette lumière-là avait trois secteurs: Le secteur centre est blanc, et le secteur nord est vert, et celui du sud est rouge.

Alors, vous savez qu'un navire sous commande, qui est en marche, exhibe également trois feux des mêmes couleurs. Alors, on pouvait prendre ça pour un navire qui descendait, et c'était évidemment - ça les induisait en erreur.

Q Maintenant, vous avez dit que vous avez reçu instructions d'Ottawa de poser la bouée ou le phare, plutôt, de toute façon?

R Bien, c'est-à-dire, les négociations





1  
2  
3 se sont passées à un niveau supérieur à celui de  
4 l'agence de Québec; les négociations, le pour et le  
5 contre, j'imagine, a été pesé, à un niveau supérieur,  
6 et la décision a été prise au ministère, et nous  
7 avons construit la lumière.

8 Me MAURICE JACQUES,  
9 pour la Commission:

10 Q Ce feu de Cap à la Baie, est-ce que  
11 c'est un phare ou une bouée?

12 R C'est une lumière qui est placée  
13 sur la terre ferme, près du chemin de fer, près de  
14 la ligne de chemin de fer qui passe tout près de là.

15 Q Quand a-t-elle été installée?

16 R Elle a été installée, la première  
17 fois, c'est à l'automne, je crois, de mil neuf cent  
18 soixante et un (1961), ou dans le cours de la saison  
19 de navigation. La date exacte...

20 Q Au Cap de la Baie?

21 R Au Cap de la Baie, oui, dans le fond.

22 Q Voulez-vous l'indiquer sur la carte  
23 1207?

24 R Ici. Ça peut être ici..... c'est à  
25 peu près ici.

26  
27 Me MARC LALONDE, c.r.,  
28 pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:  
29  
30





1  
2  
3 Est-ce qu'il y aurait possibilité,  
4 Votre Seigneurie, que le point soit  
5 indiqué sur la carte par une lettre  
6 quelconque ou par une indication  
7 quelconque?

8 LE PRESIDENT:

9 Oui, très bien.

10 Me MARC LALONDE, c.r.,  
11  
12 pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

13 Q Pourriez-vous indiquer de la lettre  
14 "A" l'endroit où se trouve cette lumière?

15 R Evidemment, je n'ai pas avec moi les  
16 données pour placer cette lumière-là à sa position  
17 exacte sur la carte; le point que j'ai placé est  
18 au meilleur de ma connaissance le plus près possible  
19 de l'endroit où le phare est placé.

20 Me MAURICE JACQUES,  
21 pour la Commission:

22 O Sur l'exhibit 440, carte 1207.

23 Me MARC LALONDE, c.r.,  
24 pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

25 C Est-ce que cette lumière apparaissait  
26 sur la carte qu'on vous a montrée?

27 R Non, cette lumière-là n'apparaît pas  
28 sur la carte, la carte n'ayant pas encore été corrigée,  
29  
30







1  
2 la lumière n'apparaît pas.

3 Q Est-ce que vous avez été consulté au  
4 sujet de ce phare, à savoir si ce phare devait oui ou  
5 non être placé à cet endroit, ou cette lumière?

6 R Oui, certainement, on nous a consultés,  
7 on nous a demandé nos commentaires, et, je crois qu'il  
8 y a deux ans, avant que la pose de cette lumière-là  
9 n'ait été faite, que certaines recommandations -  
10 c'est-à-dire que les représentations qui m'étaient  
11 parvenues du bureau local des pilotes ont été trans-  
12 mises au ministère.

13 Q Mais avez-vous eu à exprimer votre  
14 opinion à ce sujet-là?

15 R Je crois que.....

16 Q Avez-vous fait une recommandation,  
17 vous-même?

18 R Je crois que dans le temps - je suis  
19 sûr que dans le temps j'ai exprimé la même opinion  
20 que les pilotes, suivant leurs recommandations au  
21 ministère.

22 Q Vous dites que ce phare a été allumé  
23 depuis deux ans, c'est-à-dire, a été établi depuis  
24 deux ans, ou érigé depuis deux ans?

25 R J'aurais quelque chose à ajouter à ma  
26 dernière réponse: C'est-à-dire que j'ai dit qu'au  
27 ministère, j'ai exprimé l'opinion que cette lumière-  
28 là n'était pas absolument nécessaire, mais je ne crois  
29  
30





1  
2  
3 pas l'avoir exprimé de la même façon que les pilotes  
4 me l'avaient exprimé, à savoir que ça nuirait;  
5 mais je crois plutôt avoir dit qu'elle n'était pas  
6 absolument nécessaire.

7 Q Vous avez dit que cette lumière est  
8 érigée depuis deux ans, environ?

9 R Je crois qu'elle a été érigée dans  
10 le cours de l'année mil neuf cent soixante et un  
11 (1961); je ne me souviens pas, tout de même, exacte-  
12 ment.

13 Q Est-ce qu'elle est en fonctionnement,  
14 à l'heure actuelle?

15 R Cette lumière n'est pas en fonctionne-  
16 ment; ce printemps, nous ne l'avons pas remise  
17 en fonctionnement.

18 Q Est-ce que vous avez l'intention de la  
19 remettre en fonctionnement, ou si vous avez décidé...

20 R Aucune décision n'a encore été prise  
21 à ce sujet-là.

22 C Maintenant, vous avez mentionné le fait  
23 qu'il existe un chenal dit du sud, dans votre région,  
24 entre Québec et les Escoumains?

25 R Oui, c'est exact, le chenal du sud  
26 cependant ne constitue pas le passage, le tracé  
27 régulier de Québec aux Escoumains; ce sont seulement  
28 des bouts de chenal qui sont empruntés au sud des  
29 files - c'est le premier chenal qui a existé avant  
30





1  
2  
3 celui qu'on appelle aujourd'hui le chenal principal.

4 Q Est-ce que vous avez maintenant en  
5 fonctionnement, à cet endroit, le même service de  
6 bouées et d'aides à la navigation qui existait  
7 autrefois?

8 R Non, nous en avons enlevé, mais nous  
9 en avons modifié certains parce que ce chenal-là  
10 n'était pas emprunté d'une façon régulière, et qu'il  
11 était considéré qu'il servait surtout à la petite  
12 navigation.

13 Nous avons mis des lumières automatiques  
14 à plusieurs endroits là ou auparavant il y avait un  
15 gardien de phare, mais les lumières automatiques  
16 que nous avons placées là, je crois, sont même su-  
17 périeures à celles qu'il y avait anciennement, ou  
18 du moins, toutes aussi bonnes.

19  
20 Le nombre de bouées, cependant, a  
21 été diminué de quelques unes.

22 Q Quelle est la raison de cette politique?

23 R Bien, justement parce que ce chenal-  
24 là était moins emprunté, servait moins et était con-  
25 sidéré d'être un chenal qui servait surtout à la  
26 petite navigation.

27 Q Est-ce qu'à votre connaissance les  
28 océaniques fréquentent, passent par le chenal du  
29 sud, quand même?  
30







1  
2  
3 R Certainement, il y en a encore quelques  
4 uns qui passent par là.

5 Q Vous avez aussi mentionné.....  
6 vous avez aussi référé au bateau-phare de l'Ile Rouge,  
7 durant votre interrogatoire en chef. Est-ce que vous  
8 avez été mis au courant des objections des pilotes  
9 à l'enlèvement de ce bateau-phare?

10 R Oui, quelques représentations nous  
11 ont été faites là-dessus, au début de l'enlèvement de  
12 ce vaisseau-phare là, par l'organisme local des  
13 pilotes.

14 Q Maintenant, est-ce que le remplacement  
15 du bateau-phare par..... je crois, un pilier, n'est-  
16 ce pas?

17 R C'est ça, c'est-à-dire, le vaisseau-  
18 phare de l'Ile Rouge n'a pas été remplacé par un  
19 pilier - par une bouée.

20 Q Est-ce qu'il s'agit d'une décision  
21 au sujet de laquelle vous avez eu des objections ou  
22 des pressions, des représentations d'autres per-  
23 sonnes que des pilotes?

24 R Il est fort possible que certaines re-  
25 présentations aient été reçues, je ne me souviens pas  
26 si c'était verbal ou par écrit, à l'effet que le  
27 vaisseau-phare de l'Ile Rouge disparaissait de là,  
28 notamment par les gens qui étaient intéressés immé-  
29 diatement à leur emploi sur ce navire, et ensuite de  
30





ça, par quelques armateurs.

Q Quelle était la raison fondamentale du changement de politique, du remplacement du bateau par une bouée?

R Je crois que les principales raisons qui ont motivé ce changement, dont on a tenu compte a été le fait que de plus en plus, les navires qui remontaient le St-Laurent passaient du côté nord de l'Ile Rouge, et conséquemment, on se servait de moins en moins du vaisseau-phare qui était placé à l'extrémité est du l'Ile Rouge.

Ce phénomène s'est accentué à mesure que le Saguenay - la navigation sur le Saguenay prenait de l'importance, à cause du développement de l'aluminium, et encore plus au moment où nous avons installé la station de phare principal au Cap Bon Désir, et quand la station de pilote est déménagée du côté nord aux Escoumains.

Q Vous avez dit que vous croyez que telle est la raison fondamentale; est-ce que vous voulez dire par là que ce n'est pas vous qui avez pris la décision?

R Non, évidemment, ces décisions-là sont prises à un palier supérieur; elles ont été prises au ministère, à Ottawa.





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

CAPT. G.E. GAUDREAU  
COM. Enquête  
TRANSQ. - 70 -

ADVENANT 1:00 HEURE P.M., LA COUR  
EST AJOURNEL A 2:30 HEURES P.M.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN POUR LE MOMENT -

Je, soussigné, sténographe officiel,  
étant dûment assermenté, certifie par  
les présentes, que la déposition ci-  
dessus est la transcription exacte et  
fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY  
Sténographe Officiel.







ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUÊTE SUR LE  
PILOTAGE MARITIME.

---

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.  
Président,

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,  
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire.

Le vingt-cinquième jour de juin, l'an  
mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme  
témoin:

CAPITAINE G.E. GAUDREAU -

TRANSQUESTIONNÉ par Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,  
pour Merchant Service Guild:

Q Capitaine Gaudreau, pourriez-vous  
nous dire quel est votre supérieur immédiat à  
Ottawa?

R Au ministère des Transports à Ottawa,  
j'ai plusieurs supérieurs immédiats dans différentes  
sections du service, des services maritimes, en ce  
qui concerne les aides à la navigation, c'est monsieur  
Laing, dont les initiales sont: A.K., qui est chef des  
aides à la navigation.

Les autres, en ce qui concerne l'opé-





1  
2  
3 ration des navires, c'est le capitaine Eric Brand,  
4 qui est directeur des opérations maritimes.

5 Il y a aussi le directeur de la cons-  
6 truction des navires, monsieur John Strang; il y  
7 a aussi le directeur des règlements, qui est monsieur  
8 Alan Cummings.

9 Q Maintenant, lorsqu'il s'agit du chenal  
10 maritime du St-Laurent, à qui faites-vous votre rap-  
11 port, à titre d'agent?

12 R Les rapports sont faits au chef des  
13 aides à la navigation, monsieur Laing, en ce qui  
14 concerne les phares et les bouées; et en ce qui con-  
15 cerne les quais, c'est monsieur Keavey, qui est chef  
16 des propriétés du ministère.

17 Q Si je comprends bien, monsieur Land  
18 a ses bureaux à Montréal?

19 R Monsieur Laing, non, c'est à Ottawa.

20 Q Monsieur Land?

21 R Monsieur Laing, L - A - I - N - G.

22 Q La division du chenal maritime a ses  
23 bureaux à Montréal?

24 R La division du chenal maritime a ses  
25 bureaux à Montréal, et le titulaire est le chef-  
26 ingénieur, monsieur Land, H.L. Land.

27 Q Maintenant, ce matin, capitaine, vous  
28 avez parlé des aides à la navigation; je ne me  
29  
30





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

CAPT. G.E. GAUDREAU  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 73 -

1  
2 rappelle pas si vous avez mentionné le système Decca.

3 Est-ce que vous l'avez dans votre district?

4 R Nous avons le système Decca, la chaîne  
5 9 est maintenant installée sur l'Ile Anticosti, et  
6 dans cette section-là du golfe.

7  
8 Nous n'avons plus de chaîne Decca  
9 dans la partie ouest du fleuve St-Laurent, dans le  
10 district de Québec, c'est-à-dire, il a désaffecté  
11 depuis deux ans.

12 Q D'après votre connaissance, quelle  
13 partie de votre secteur est effectivement servie  
14 par le Decca?

15 R Je crois que le service effectif  
16 donné par ce système commence dans les environs  
17 de Pointe des Monts et s'étend jusqu'à la côte ouest  
18 de Terre-Neuve.

19 O Dois-je comprendre, comme ça, que  
20 le secteur de pilotage de Québec - Les Escoumains  
21 n'est pas servi par le Decca? Est-ce que c'est  
22 exact?

23 R Oui, c'est exact. Ils peuvent s'en  
24 servir, quelques fois, je crois que c'est peut-être  
25 possible de s'en servir d'une certaine façon, mais  
26 ce système-là, à ma connaissance, la chaîne actuelle  
27 n'est pas désignée pour servir le secteur du district  
28 de Québec immédiat.

29  
30







1  
2  
3 Q Maintenant, toujours au même sujet des  
4 aides à la navigation électroniques, est-ce que dans  
5 votre district, tous les secteurs du St-Laurent sont  
6 bien couverts par les stations côtières de radio-  
7 téléphone du gouvernement?

8 R Nous avons des stations de radio-té-  
9 léphone; il y en a une à Québec, une à Mont-Joli,  
10 une à Sept-Iles, une à Rivière aux Renards sur le  
11 littoral de Gaspé, et une à Grindstone, et je suis  
12 persuadé que toutes les stations, ou tous les navires  
13 qui empruntent cette partie-là du St-Laurent, peuvent  
14 communiquer avec une ou l'autre de ces stations,  
15 dans des conditions normales, en n'importe quel  
16 temps.

17 Q Est-ce qu'il n'y a pas un secteur du  
18 St-Laurent, particulièrement entre la station de  
19 Mont-Joli et Québec où les communications radiopho-  
20 niques sont impossibles, la plupart du temps?

21 R Nous avons deux secteurs qui sont  
22 assez difficiles par la radio-téléphone, à cause de  
23 certains facteurs techniques: c'est d'abord la passe  
24 de l'Ile aux Coudres, et aussi la rivière Saguenay,  
25 dans sa partie supérieure. Ce sont deux endroits où  
26 il est assez difficile, je crois, de communiquer  
27 normalement par radio-téléphone, de la même façon  
28 qu'on communique des autres endroits.

29 Q Pourriez-vous nous dire s'il est encore  
30





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

CAPT. G.E. GAUDREAU  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 75 -

1  
2  
3 au programme de votre ministère de compenser à cette  
4 lacune par l'établissement d'une station côtière  
5 dans les environs de Rivière du Loup?

6 R Je ne pourrais vous dire exactement;  
7 je sais que le sujet a été étudié assez longuement.

8 Maintenant, l'installation de radio  
9 côtière, de radio, ne relève pas de ma compétence;  
10 ça relève de la compétence d'une autre branche du  
11 service.

12 Q Maintenant, il a été question ce  
13 matin de bouées d'hiver, et je ne sais si ç'a été  
14 établi d'une façon bien claire. Si j'ai bien in-  
15 terprété votre témoignage, il n'y a aucune bouée  
16 d'hiver lumineuse d'installée sur le St-Laurent,  
17 dans votre secteur?

18 R C'est exact.

19 C Maintenant, il a été question égale-  
20 ment de la dérive ou du déplacement des bouées.  
21 Voulez-vous dire à la Commission quels sont les fac-  
22 teurs qui causent ce déplacement ou cette dérive des  
23 bouées?

24 R Si je peux reprendre la réponse que  
25 j'ai donnée avant, je crois que dans la partie infé-  
26 rieure du St-Laurent, il y a une compagnie privée  
27 qui a l'intention d'y garder pendant la saison  
28 d'hiver des bouées: c'est à Wabush, dans la baie de  
29 Sept-Iles; mais ces appareils n'ont pas encore été  
30





1  
2  
3 placés.

4 Evidemment, c'est en dehors du secteur  
5 de pilotage, mais c'est dans mon district tout de  
6 même.

7 Q Maintenant, pouvez-vous répondre à ma  
8 seconde question: Quant aux causes, aux facteurs  
9 de dérive, de déplacement des bouées, qui causent le  
10 déplacement des bouées?

11 R Est-ce que vous voulez dire: Seulement  
12 pendant la saison d'hiver, ou à l'année longue?

13 Q La saison d'été, surtout?

14 R La saison d'été, il y a plusieurs  
15 facteurs qui peuvent contribuer au déplacement de  
16 bouées.

17  
18 C'est, évidemment, la première, c'est  
19 la crue des eaux subite, les grandes marées qui  
20 peuvent être causées par des changements de température;  
21 de frots vents de l'est, surtout à l'occasion des  
22 grandes mers.

23 Un deuxième facteur, c'est celui de  
24 l'appareil lui-même qui peut devenir défectueux par  
25 l'usure, et que la chaîne qui retient la bouée à  
26 son ancrage peut se casser.

27  
28 Je crois que ce sont les deux gros  
29 facteurs.  
30







ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

CAPT. G.E. GAUDREAU  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 77 -

1  
2  
3 C Si je comprends bien, vous avez dit,  
4 lorsque vous parlez de grandes marées, de crues des  
5 eaux, vous avez le facteur niveau d'eau et le facteur  
6 courant d'eau?

7 R C'est ça.

8 C Maintenant, est-ce qu'il y a des sec-  
9 teurs particuliers de votre district où ces conditions  
10 se rencontrent plus fréquemment qu'ailleurs?

11 R Oui, nous avons par exemple dans le  
12 district de l'Ile Rouge où il est terriblement diffi-  
13 cile de tenir des bouées, surtout sur la partie nord-  
14 est, alors que la profondeur de l'eau s'accroît très  
15 rapidement, que le fond de la mer est très abrupt,  
16 et aussitôt - et le courant étant très fort à cet  
17 endroit-là, aussitôt que la bouée peut dériver,  
18 même si c'est de quelques pieds, immédiatement, en  
19 reprenant de la profondeur, l'ancre perd de son  
20 efficacité, et, en conséquence, la bouée est plus  
21 sujette à partir.

22 Il y a aussi dans le secteur de Québec,  
23 Trois-Rivières, Québec - Portneuf où le courant est  
24 très fort, à l'occasion de grandes mers, et ça peut  
25 causer des bouées à partir à la dérive, surtout au  
26 printemps lorsque les bouées viennent d'être placées  
27 ou ont été placées pendant quelque temps, et les  
28 grandes mers arrivent.  
29  
30





1  
2  
3 Il y a souvent des débris qui sont  
4 amenés à travers les bouées par la crue des eaux  
5 du printemps, qui peut occasionner certaines bouées  
6 à dériver de leur station.

7 Q Est-ce qu'il arrive que vous avez un  
8 déplacement sur une distance assez grande, d'une  
9 bouée, à cause de l'enroulement de la chaîne d'ancrage  
10 autour de l'ancrage lui-même, de sorte qu'avec la  
11 marée, la bouée part à la dérive totalement?

12 R Oui, ça peut arriver, mais c'est une  
13 chose qui est assez difficile à déterminer. Nous  
14 présumons que c'est un des facteurs qui contribue,  
15 mais c'est assez difficile à trouver, parce qu'à  
16 chaque fois que nous repêchons cette bouée-là, la  
17 chaîne s'est déroulée de l'ancrage, et il est im-  
18 possible de vérifier avec certitude si ç'a été la  
19 cause.

20 Q Maintenant, est-ce qu'il s'est présenté  
21 des situations où vous avez eu un déplacement en  
22 masse de bouées dans un secteur? Quand je dis:  
23 "En masse," je ne veux pas exagérer: Deux ou trois  
24 bouées dans un même secteur, qui vont se déplacer  
25 en même temps?

26 R Oui, je crois même que ç'a certainement  
27 pu arriver, comme je disais tout à l'heure, surtout au  
28 printemps, par des facteurs qui ne sont pas anormaux,





1  
2  
3 durant la balance de la saison, parce qu'à ce moment-  
4 là, il y a des débris qui peuvent être amenés; il y  
5 a même des glaces, des "battures" de glace qui peuvent  
6 partir au printemps, lesquelles "battures" nous ne  
7 nous attendions pas qu'elles puissent partir; eh bien,  
8 ça amène quelques fois des déplacements en masse de  
9 bouées.

10 Q N'est-il pas vrai, monsieur Gaudreau,  
11 que assez récemment, et je parle de quelques semaines  
12 environ, vous avez eu dans un seul secteur trois  
13 bouées consécutives qui ont été déplacées?

14 R Oui, c'est exact.

15 Q En même temps?

16 R C'est exact, c'est-à-dire, elles ont  
17 été - je ne sais pas si elles ont été déplacées  
18 en même temps, mais elles nous ont été - une bouée  
19 nous a été rapportée comme ayant été déplacée, et  
20 nous avons été la replacer, et nous nous sommes  
21 aperçus qu'il y avait aussi deux ou trois autres  
22 bouées qui avaient également été déplacées.

23 Si elles ont été déplacées en même  
24 temps, je ne sais pas.

25 C Mais elles ont été découvertes, étant  
26 déplacées, en même temps?

27 R C'est ça, en même temps.

28 Q Je ne sais pas si on réfère au même  
29  
30







1  
2 secteur du St-Laurent, mais il s'agissait des bouées  
3 de la Traverse de Cap Santé?

4 R C'est exact.

5 Q Il y a quelques semaines, environ?

6 R C'est vrai.

7 C De quelle façon avez-vous été avisé?

8 Parlant toujours des bouées de la Traverse de Cap  
9 Santé?

10 R Dans cette circonstance particulière,  
11 j'en ai été avisé par un capitaine Walton, je crois,  
12 d'une compagnie de navire des lacs qui m'a téléphoné  
13 de Baie Comeau pour me dire que son navire avait eu  
14 un accident la veille au matin.

15 C'est la première nouvelle que j'avais  
16 que cette bouée-là était déplacée.

17 Q Maintenant, capitaine Gaudreau, je  
18 ne sais pas, je ne me rappelle pas du moins s'il a  
19 été question de ça ce matin: Quelles sont vos  
20 bouées - je ne veux pas avoir le nombre, mais au  
21 point de vue location, site, quelles sont vos bouées  
22 qui sont équipées de réflecteurs de radars?

23 R Nous avons un assez grand nombre de  
24 bouées qui sont équipées de réflecteurs de radars;  
25 nous les plaçons surtout aux endroits stratégiques.

26  
27 Nous en avons dans le chenal dragué  
28 entre Québec et Cap Brûlé; nous en avons à l'île  
29 aux Coudres, il y en a à la Petite Rivière St-





1  
2  
3 François, nous en avons plus loin encore; Banc  
4 Morin est aussi une bouée avec un réflecteur de radar,  
5 et particulièrement qui sont placées dans des points  
6 stratégiques, nous avons mis des écrans de radar,  
7 et assez souvent, sur la recommandation des marins  
8 ou des pilotes qui se servaient de ces aides-là.

9 Q Lorsque vous parlez de points straté-  
10 giques, vous voulez dire de points sur le St-Laurent,  
11 où des altérations de courses sont nécessaires pour  
12 suivre le chenal, ou si vous avez une bouée qui  
13 marque particulièrement un endroit dangereux?

14 R Bien, les deux; c'est-à-dire que les  
15 points stratégiques où c'est plus nécessaire qu'ail-  
16 leurs pour le point - pour un marin qui se sert  
17 du chenal, pour déterminer exactement l'endroit où  
18 il est, à l'intersection d'une course, assez souvent,  
19 nous plaçons un écran là, et pour marquer un endroit  
20 dangereux comme sur le Banc Morin qui est une roche  
21 perdue au milieu du fleuve, ou un rocher, si vous  
22 voulez; nous en avons un là également.

23 Q Si je comprends bien, ces bouées-là  
24 ont une importance beaucoup plus considérable que  
25 les autres?

26 R Certainement.

27 Et à l'entrée d'un port, par exemple,  
28 ou d'un nouveau chenal.  
29  
30





1  
2  
3 C Maintenant, n'est-il pas vrai également,  
4 capitaine Gaudreau, que toutes vos bouées ne sont pas  
5 posées par votre agence?

6 R Toutes nos bouées sont posées par notre  
7 agence, mais nous nous servons de différentes bases  
8 pour ce faire: Nous avons des bouées qui sont pla-  
9 cées maintenant et entretenues par nos navires, direc-  
10 tement depuis l'agence de Québec, et dans les secteurs  
11 qui sont plus éloignés, où il nous serait difficile de  
12 nous rendre immédiatement pour en faire la mainte-  
13 nance et la réparation, nous nous servons d'entre-  
14 preneurs.

15 C'est le cas, par exemple, pour les  
16 bouées de la Rivière Restigouche, pour les bouées  
17 de Shippigan, pour plusieurs autres secteurs, des  
18 bouées de moindre importance.

19 C Est-ce que ce n'est pas le cas également  
20 dans le district de pilotage de Québec, pour le chenal  
21 du nord de l'Ile d'Orléans?

22 R Oui, c'est exact; mais en ce qui concerne  
23 le chenal du nord de l'Ile d'Orléans, nos officiers  
24 au ministère vont avec l'entrepreneur, afin de vérifier  
25 la pose de ces bouées, au moment où elles sont posées.

26 Q Il a été question également ce matin  
27 du pilier du phare de l'Ile Blanche, - est-ce qu'il  
28 n'est pas exact, capitaine, de dire que le pilier,  
29  
30







ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

CAPT. G.E. GAUDREAU  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 83 -

1  
2  
3 où il est situé actuellement, est plus près de la  
4 zone de danger que ne l'était le bateau-phare  
5 lorsqu'il était en opération?

6 R C'est exact. Où était placé le  
7 bateau-phare, il a été considéré que le pilier ne  
8 pouvait pas être construit au même endroit, parce  
9 que la profondeur - l'eau était trop creuse, et  
10 nous avons dû se rapprocher de la pointe de l'île,  
11 mais nous avons placé une bouée à peu près à l'en-  
12 droit où auparavant était placé le vaisseau-phare.

13 Q Ce matin, vous avez donné comme la  
14 période où vos bouées où vos aides à la navigation  
15 devaient être hors de service, où il n'y a pas  
16 quelqu'un en charge continuellement, une période  
17 qui pourrait varier de cinq heures et à six jours,  
18 si je comprends bien?

19 R C'est exact.

20 Q Lorsque vous donnez ces deux limites,  
21 ces deux limites extrêmes, si je comprends bien,  
22 vous devez référer au moment où vous en êtes averti;  
23 et il se peut que la bouée soit hors de service pen-  
24 dant une plus longue période, si vous n'êtes pas  
25 averti de son mauvais fonctionnement, nécessairement  
26 vous ne savez pas combien de temps elle a été ac-  
27 tuellement hors de service?

28 R C'est exact.

29  
30





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

CAPT. G.E. GAUDREAU  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 84 -

1  
2  
3 Nous considérons que lorsqu'un marin  
4 ou quelqu'autre personne nous informe qu'une bouée  
5 n'est pas dans son état normal, si ceci s'est produit,  
6 eh bien, il y a trois ou quatre ou même cinq jours,  
7 ça indique à ce moment-là clairement que la bouée -  
8 l'utilité de la bouée n'est pas tellement grande,  
9 puisqu'il y a cinq ou six jours que personne ne s'en  
10 est aperçu; parce que j'imagine bien que toute  
11 personne qui est intéressée, s'il voit une bouée ou  
12 une aide à la navigation qui ne fonctionne pas normale-  
13 ment, certainement qu'il la rapporte au plutôt possible.

14 C A la condition qu'il soit équipé de  
15 radio-téléphone pour communiquer à terre?

16 R Oui, bien, évidemment, aussitôt que  
17 possible; aussitôt qu'il pourra le faire.

18 Q Si c'est un navire quin'est pas équipé  
19 de radio-téléphone, il ne peut pas la rapporter;  
20 il peut l'avoir vue sans la rapporter?

21 R Oui, c'est évident.

22 Q Maintenant, il a été question ce matin  
23 des lumières d'enlignement; voulez-vous dire à la  
24 Commission s'il est exact ou non que les amers d'en-  
25 lignement, les tours d'enlignement sont moins visibles  
26 l'hiver à cause de l'arrière plan de neige, qu'elles  
27 ne le sont l'été?

28 R Je crois que cette condition qui existait  
29  
30





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

CAPT. G.E. GAUDREAU  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 35 -

1  
2  
3 il y a quelques années, n'existe plus maintenant,  
4 car la majorité, - la très grande majorité de  
5 toutes nos amers sur les tours d'enlignement sont  
6 peinturés d'une peinture de couleur spéciale qui ne  
7 se marie pas avec pratiquement aucune autre couleur.

8 C'est-à-dire que nous les voyons très  
9 bien l'été, et évidemment, encore mieux l'hiver,  
10 parce que cette couleur est d'un rouge flamboyant.

11 Q Est-ce qu'il y a encore des amers ou  
12 des tours d'enlignement qui sont peintes en blanc,  
13 dans votre district?

14 R Oui, certainement. Lorsque je dis  
15 que nous peinturons les amers, les tours ne sont  
16 pas peinturées de cette couleur-là; ce sont les  
17 amers qui sont peinturés rouge flamboyant, dans la  
18 plupart des cas.

19  
20 Il y a cependant encore plusieurs  
21 amers de moindre importance qui ne sont pas peinturés  
22 de cette couleur nouvelle.

23 Q Il a été question également ce matin  
24 d'obstructions causées par les épaves de navires  
25 ou autres embarcations naufragées, et je crois  
26 qu'on a mentionné l'épave d'une goélette tout près  
27 du quai de Lauzon, et d'un caisson à la Pointe Confé-  
28 dération. Est-ce que, lorsque ces épaves, surtout  
29 celle de la Pointe Confédération, avant qu'elle soit  
30







ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

CAPT. G.E. GAUDREAU  
Com. Enquête  
TRANSO. - 86 -

détruite, est-ce qu'il y a eu des accidents sur cette épave-là, à votre connaissance?

R Oui, je crois qu'un petit navire côtier, une goélette, qu'on appelle, l'a frappée.

Je ne me souviens pas au juste en quelles circonstances exactes, mais je crois qu'il n'avait pas vu la bouée qui était destinée à marquer cette épave.

Q Est-ce que toutes ces épaves ont été enlevées?

R Non, l'épave de la goélette qui a sombré au large de la cale sèche de Lauzon n'a pas encore été enlevée; mais le caisson de la Pointe Confédération a été détruit par dynamitage.

Q Malgré qu'elle soit un danger éloigné pour la navigation, n'y a-t-il pas l'épave du Lady Grey, l'ancien navire de votre département?

R Ah, des épaves possibles, il y en a à plusieurs endroits, mais je ne crois pas cependant que l'épave du Lady Grey puisse constituer un danger à la navigation, à moins que nous ayons un tirant d'eau de quelques quatre-vingt-dix pieds (90').

Q A moins qu'il descende une ancre dans la cheminée. Capitaine Gaudreau, afin que le dossier de la Commission soit bien complet et bien clair, voulez-vous dire à la Commission si vous avez des





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

CAPT. G.E. GAUDREAU  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 67 -

1  
2  
3 cornes de brume, des phares équipés de cornes de  
4 brume à l'ouest de Québec?

5 R A l'ouest de Québec, dans mon district?

6 Q Dans votre secteur?

7 R Dans mon secteur, il n'y a pas de  
8 corne de brume.

9 C Maintenant, revenant à la saison de  
10 navigation d'hiver, malgré que ce service ne soit pas  
11 donné, si je suis bien informé, par votre ministère,  
12 est-ce que vous avez encore le service d'observateur  
13 et de patrouilleur pour les glaces?

14 R Oui, nous avons un service de détection  
15 de glaces, qui est maintenant sous le contrôle de la  
16 branche météorologique du ministère des Transports,  
17 et qui ne relève pas de la compétence de l'agence  
18 de Québec.

19 Q Est-ce que vous recevez ces rapports  
20 de patrouille aérienne?

21 R Oui, nous recevons ces rapports de  
22 patrouille aérienne; également, les rapports des  
23 observateurs qui sont stationnés le long du littoral  
24 du St-Laurent, entre Québec et Tadoussac.

25 Q Voulez-vous dire à la Commission si  
26 cette patrouille aérienne du mouvement des glaces  
27 comprend le secteur de pilotage de Québec aux Es-  
28 cuminins?

29

30





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

CAPT. G.E. GAUDREAU  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 38 -

R Voulez-vous répéter votre question,  
s'il vous plaît?

(La question est relue par le sténo-  
grapho).

LE TEMOIN:

R Oui, mais pas de façon aussi régulière  
qu'on ne le comprend dans le golfe.

Nous pouvons avoir des patrouilles de  
glaces, des patrouilles aériennes de glaces plus  
fréquentes dans le golfe que nous n'en avons dans  
la rivière.

C Quelle est la limite ouest de ce  
service de patrouille aérienne sur le St-Laurent,  
dans votre secteur?

R Dans mon secteur, il n'y a pas de  
limite exacte.

Tout ça dépend des conditions de  
température. Si un avion de ce service part pour  
une randonnée, et les conditions sont bonnes, ils vont  
jusqu'aux limites, ils peuvent monter même jusqu'à  
Trois-Rivières.

Q Mais, est-ce que cette information-là -  
ces rapports de patrouilles aériennes de glaces, est-  
ce qu'ils sont transmis aux marins? Et de quelle  
façon?







ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

CAPT. G.E. GAUDREAU  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 89 -

1  
2  
3 R Oui, les rapports de glace sont transmis  
4 par les avions de patrouille à leurs quartiers généraux,  
5 et ces rapports-là sont ensuite transmis par le courrier  
6 aux différentes compagnies qui en font la demande,  
7 parce que l'hiver, évidemment, le nombre d'opérateurs  
8 de navires ou de compagnies qui ont des navires en  
9 marche est moindre que l'été.

10 Alors, on n'en envoie pas à toutes les  
11 compagnies.

12  
13 Ceci est envoyé, non pas par l'agence  
14 de Québec, mais plutôt par les autorités du service  
15 météorologique.

16 Q Vous ne pouvez donc pas dire si ces  
17 rapports sont envoyés au Service de Pilotage?

18 R Non, je ne sais pas, parce que ce n'est  
19 pas promulgué par notre service.

20 Q Maintenant, il a été question ce matin,  
21 capitaine Gaudreau, d'un changement de politique admi-  
22 nistrative concernant la surveillance des phares.

23 Est-ce qu'il n'est pas exact de dire que la tendance  
24 a été, en ces dernières années, d'établir plutôt des  
25 phares non surveillés constamment, c'est-à-dire, en  
26 employant des lumières automatiques? Est-ce que ce  
27 n'est pas réellement la tendance?

28 R L'automatisation a été certainement  
29 quelque chose qui s'est amplifié pendant..... au cours  
30





ANGUS. STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

CAPT. G.E. GAUDREAU  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 90 -

1  
2  
3 des dernières années, parce que l'équipement que  
4 nous pouvons obtenir maintenant, est très fiable,  
5 est bien supérieur à ce que nous pouvions avoir il  
6 y a même une dizaine d'années.

7 Et puis, lorsque nous mettons une  
8 lumière automatique, invariablement, nous avons aussi  
9 un système d'urgence qui l'accompagne; c'est-à-dire,  
10 si une lumière fait défaut, automatiquement et immé-  
11 diatement, le système d'urgence entre en fonction  
12 et agit, remplace le phare lui-même.

13  
14 Ce système d'urgence, dans la majorité  
15 des cas, opère sur batteries.

16 C Est-ce que ça s'applique, ce système  
17 d'urgence, aux lumières d'enlignement, par exemple,  
18 entre Québec et Montréal?

19 R Oui, certainement.

20 C Maintenant, qu'entendez-vous par  
21 "Surveillants de phares"? Les phares où il n'y a  
22 pas de gardien en permanence qui fait ce travail de  
23 surveillance?

24 R Aux stations de phares de moindre  
25 importance, lorsque nous avons organisé ces stations  
26 automatiques, nous plaçons un surveillant qui n'est  
27 pas un gardien de phare, parce que ça ne prend pas  
28 son temps total pour surveiller cet équipement, puisqu'  
29 il n'a pas à l'allumer ni à l'éteindre le matin et le  
30





1  
2  
3 soir - le soir et le matin, plutôt; mais bien sim-  
4 plement de changer une ampoule électrique, ou chan-  
5 ger un contenant à gaz, ou simplement nous aviser  
6 que le phare en question n'opère pas d'une façon  
7 normale.

8 Q Mais est-ce que généralement, ce sur-  
9 veillant demeure à proximité de l'aide à la naviga-  
10 tion? C'est-à-dire qu'il peut l'avoir sous surveil-  
11 lance assez - plus ou moins constante?

12 R Oui monsieur, certainement; un des  
13 facteurs qui domine dans la nomination de ce mon-  
14 sieur-là, c'est bien le fait qu'il demeure près du  
15 phare, et en conséquence, peut l'observer n'importe  
16 quel temps.

17 C C'est-à-dire, ça se peut qu'il soit  
18 un cultivateur ou un pêcheur qui va s'absenter pour  
19 son travail, qui n'est pas constamment avec la lu-  
20 mière sous les yeux?

21 R C'est possible, c'est certainement  
22 possible.

23 Q Maintenant, et dans le but de clarifier  
24 le dossier de la Commission sur ce point, il a été  
25 question ce matin du trafic dans le chenal sud,  
26 à l'est de Québec, et si je me rappelle bien, vous  
27 avez informé la Commission que des navires de la mer,  
28 quelquefois, se servaient de ce chenal. Pourriez-vous  
29 nous dire la fréquence d'emploi de ce chenal par les  
30







navires de la mer?

R Nous ne gardons aucun record officiel du nombre de navires qui empruntent ni ce chenal ni le chenal principal; mais cependant, je crois que ce nombre est plutôt restreint.

Q Vous avez mentionné également comme usagés de ce chenal les petits navires côtiers; n'est-il pas exact quand même que vous avez de gros navires côtiers également, et certains bateaux citer-  
nes qui font usage de ce chenal?

R Oui, certainement.

( LE TEMOIN EST TRANSQUESTIONNE en anglais par Me MAHOONEY.)

TRANSQUESTIONNE par Me JEAN BRISSET, c.r.,  
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Capitaine Gaudreau, le système Decca dont vous avez parlé il y a quelques minutes est un système entretenu par une entreprise privée, n'est-ce pas?

R Oui monsieur; je crois que c'est entretenu par Computing Devices of Canada.

C Est-ce que votre agence y participe d'une façon quelconque?

R .....

C A l'entretien de ce service?





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

CAPT. G.E. GAUDREAU  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 93 -

1

2

3 R Pas directement, l'agence de Québec.

4 Q Est-ce que les navires du gouvernement,  
5 comme les brise-glaces et autres navires qui relèvent  
6 de votre agence sont équipés pour pouvoir se servir  
7 de ce système électronique?

8 R Oui monsieur, plusieurs de nos navires,  
9 particulièrement les brise-glaces, sont équipés de ce  
10 système-là.

11 Q Maintenant, capitaine Gaudreau, je crois  
12 comprendre, d'après votre témoignage, que le système  
13 de balisage et d'aide à la navigation dans votre  
14 secteur en est un qui n'est pas statique, mais qui  
15 s'améliore continuellement, n'est-ce pas?

16 R J'en ai l'impression.

17 Q C'est d'ailleurs ce que vous recherchez?

18 R C'est ça.

19 C Et il serait juste de dire que le  
20 système actuel est supérieur à celui qui existait il y  
21 a cinq ans?

22 R Très certainement.

23 C Et beaucoup plus à celui qui existait  
24 il y a dix ans?

25 R Evidemment.

26 C Vous avez navigué, capitaine, de par  
27 le monde; est-ce qu'il serait juste de dire que le  
28 système de balisage et d'aide à la navigation sur la  
29 voie maritime du Fleuve St-Laurent en est un des  
30





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

CAPT. G.E. GAUDREAU  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 94 -

meilleurs au monde?

R Je le crois, ou du moins, nous avons certainement essayé d'en faire un des meilleurs du monde.

C Vous nous avez parlé, capitaine, de recommandations faites à l'occasion par les navigateurs, soulignant que ceci inclut évidemment les pilotes; est-ce que parmi ces navigateurs vous avez également des capitaines de navires au long cours, de navires des grands lacs dont les navires passent dans les parages de votre secteur?

R Ces recommandations-là, qui nous viennent de cette catégorie de marins, nous parviennent ordinairement par l'entremise d'associations telles que Dominion Marine Association, ou des organismes de ce genre qui nous adressent habituellement leurs recommandations directement au ministère des Transports à Ottawa.

Q Tandis que les pilotes s'adressent plutôt directement à votre agence?

R D'une façon assez fréquente, oui.

C Maintenant, de quelle façon transmettez-vous les recommandations faites par les pilotes, à vos supérieurs? Pouvez-vous nous expliquer la procédure?

R Le projet est d'abord étudié au palier local, à l'agence de Québec, avec mes ingénieurs, mes







ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

CAPT. G.E. GAUDREAU  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 95 -

1  
2  
3 techniciens, et même, à l'occasion, je demande l'avis  
4 des capitaines des navires qui sont sous ma juri-  
5 diction, afin de compiler un rapport et d'arriver  
6 à des recommandations intelligentes pour être soumises  
7 à mes supérieurs à Ottawa.

8 Q Et ces recommandations sont soumises  
9 sous forme de rapports écrits?

10 R C'est exact. Cependant, lorsqu'il  
11 s'agit d'une urgence qui nécessite une action immé-  
12 diate, les procédures sont prises par téléphone,  
13 d'une façon temporaire.

14 Q Capitaine, croyez-vous qu'il y aurait  
15 avantage à avoir des réunions périodiques entre les  
16 pilotes, les armateurs, au niveau régional, pour  
17 fins de discuter des améliorations ou modifications  
18 à faire aux aides à la navigation?

19 R Très certainement, il y aurait avantage,  
20 là, je crois, pour tout le monde.

21 C Alors que lors de ces réunions, l'on  
22 pourrait discuter de part et d'autre le pour et le  
23 contre des idées suggérées, et tirer des procès-verbaux,  
24 puis ensuite les soumettre aux autorités compétentes?

25 R Oui monsieur.

26 Q Evidemment, et je suis d'accord avec  
27 vous, vous attachez, j'en suis certain, une grande  
28 importance aux représentations qui puissent vous être  
29 faites par les pilotes?





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

CAPT. G.E. GAUDREAU  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 96 -

1  
2  
3 R Oui, certainement.

4 Q Capitaine, vous avez mentionné -  
5 pour changer de sujet - certains incidents qui ont  
6 nécessité des arrêts à la navigation, par suite  
7 d'un accident sur le fleuve, et je vous demanderais  
8 si vous vous rappelez des circonstances d'un accident  
9 dans le port de Québec, et dans lequel le navire  
10 Vibex aurait été concerné, et s'il y avait eu arrêt  
11 de la navigation?

12 R Pouvez-vous me répéter le nom du  
13 navire?

14 Q Vibex, un pétrolier qui s'était échoué  
15 dans le port de Québec, et qui aurait perdu une  
16 grande quantité d'huile?

17 R Oui monsieur, je me souviens de l'in-  
18 cident qui s'est produit il y a environ trois ans,  
19 je crois, trois ou quatre ans.

20 Ce navire s'était échoué à la hauteur  
21 de Lauzon, je crois, ou..... non, plus loin, en bas  
22 du pont de Québec, un petit peu, et puis, il avait  
23 perdu un montant assez considérable de benzine, je  
24 crois; et puis, à ce moment-là, par mesure de pré-  
25 caution, la navigation avait été arrêtée, afin,  
26 d'abord, de déterminer la gravité de la circonstance,  
27 et ensuite de ça, déterminer quand les navires pourraient  
28 passer en toute sécurité.  
29  
30





1  
2  
3 Q Vous rappelez-vous, de mémoire, com-  
4 bien de jours la navigation avait été arrêtée?

5 R Malheureusement, je ne me souviens pas,  
6 monsieur.

7 C Une dernière question, capitaine:  
8 Vous nous avez parlé du balisage du secteur dont  
9 vous vous occupez, au printemps, en nous disant que  
10 ça se fait après le premier (1er) avril. Pouvez-vous  
11 nous donner une idée un peu plus exacte des dates  
12 pendant lesquelles ces travaux se font?

13 R Le balisage ne se fait pas nécessaire-  
14 ment après le premier (1er) avril, mais le facteur  
15 qu'on nous guide dans la pose des bouées est le déglace-  
16 ge total du fleuve.

17 Il est assez rare, cependant, que cela  
18 puisse être fait avant le premier avril. Ça va  
19 plutôt vers la première semaine d'avril; ça peut  
20 retarder même jusqu'au quinze (15) avril, dans le  
21 secteur immédiat de Québec.

22  
23 Lorsque nous allons un peu plus loin au  
24 Nord, évidemment, ou à l'Est, il faut attendre que les  
25 rivières - la glace qui vient des rivières soit  
26 toute partie, que les rivières se soient vidées de  
27 glace, lorsque ce sont des bouées placées à l'entrée  
28 de ces rivières-là, dans l'entrée, par exemple du  
29 bout de Manicouagan, où ces grosses rivières-là dé-

30







1  
2  
3 versent tout de même un certain montant de glace.

4 La même chose s'applique au déglacage  
5 du Saguenay.

6 Q En regard du chenal maritime entre  
7 Québec et les Escoumains, est-ce qu'il serait juste  
8 de dire que le balisage se fait, - ou plutôt, se  
9 détermine, vers le dix (10) avril?

10 R Non monsieur, nous ne pouvons pas dire  
11 avec exactitude qu'à chaque année ça se fait vers  
12 le dix (10); ça varie, ça peut varier de dix à  
13 quinze jours, peut-être.

14 C Autant que ça?

15 R Nous attendons, forcément, que les  
16 glaces soient parties, qui nous viennent de l'ouest.

17  
18 Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,  
19 pour Merchant Service Guild:

20 Q Capitaine Gaudreau, seulement quelques  
21 questions pour clarifier certaines de vos réponses:  
22 En réponse à une question de monsieur Mahooney, tout  
23 à l'heure, il a été question de l'incidence des panes  
24 à vos aides à la navigation. N'est-il pas exact  
25 de dire, capitaine, que l'incidence des panes est  
26 plus grand en ce qui concerne les aides qui flottent,  
27 comparativement à celles qui sont fixées à la terre?

28 R Oui, la fréquence des panes est  
29 nécessairement plus fréquente parmi les aides qui  
30





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

CAPT. G.E. GAUDREAU  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 99 -

1  
2  
3 flottent, justement parce qu'elles sont susceptibles  
4 d'être plus affectées et par la température et par  
5 les conditions atmosphériques; alors que les aides  
6 à la navigation qui elles, sont placées sur la terre  
7 ferme et ne sont pas ballotées par la mer, ne sont  
8 pas susceptibles d'être entraînées par le courant,  
9 elles sont plus stables, et les défectuosités  
10 arrivent moins fréquemment.

11 Q N'est-il pas également exact de dire  
12 que sans avoir de pannes proprement dites, vos  
13 aides à la navigation qui flottent peuvent être  
14 affectées, au point de vue efficacité, par les  
15 conditions de température, tel que par exemple la  
16 glace qui les recouvre par temps froids, et qui  
17 empêche d'en distinguer la couleur, sans que la  
18 bouée soit nécessairement inopérante?

19 R Bien oui, le facteur température joue  
20 certainement un assez grand rôle dans l'efficacité  
21 de nos aides à la navigation, de nombreuses façons:  
22 Si vous prenez une bouée, par exemple, électrique,  
23 vous savez qu'il y a un plan focal dans cette bouée,  
24 c'est-à-dire que lorsque vous êtes à un certain niveau,  
25 l'efficacité de cette bouée, à ce moment-là, est à son  
26 maximum.

27 Si un navire - un très gros navire  
28 passe, le marin qui, évidemment, sera, lui, peut-être  
29  
30





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

CAPT. G.E. GAUDREAU  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 100 -

1  
2 à cinquante pieds (50') au-dessus du niveau de la  
3 bouée, et si à ce moment-là cette même bouée-là  
4 est affectée par le courant, ou par le vent même,  
5 elle peut être penchée, et en conséquence, le plan  
6 focal ne se rendra pas au yeux du pilote qui est  
7 sur la passerelle du navire d'une telle hauteur, et  
8 en conséquence en diminuera l'efficacité.  
9

10 Quant aux couleurs, eh bien, si les  
11 bouées ont été - la peinture a été enlevée par la  
12 glace, il reste toujours tout de même la forme de la  
13 bouée qui indiquera au marin quelle sorte de couleur  
14 ou quelle catégorie de bouée il s'agit.

15 Q Est-ce qu'il n'est pas exact que  
16 lorsque le verglas est tellement épais, la glace,  
17 qu'il est même difficile d'en déterminer le contour,  
18 à certaine distance?

19 R Bien, j'imagine, oui, ça peut être  
20 certainement le cas.

21 Q Maintenant, il a été question égale-  
22 ment, en réponse à une question de mon ami, monsieur  
23 Mahonney, de l'incident du Mc Water. N'est-il pas  
24 exact que le pilote qui était sur le navire avait  
25 rapporté la bouée en dehors de sa position, mais à  
26 cause d'un bris dans la chaîne de communication,  
27 ce message ne s'est pas rendu à vous?

28 R Ce message ne s'est certainement pas  
29  
30







ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

CAPT. G.E. GAUDREAU  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 101 -

1

2 rendu à moi, si le pilote l'a fait, c'est possible,  
3 moi je n'ai pas eu le message.

4 Q Mais est-ce qu'il n'y a pas eu une  
5 enquête à ce sujet-là, ou au moins une demande de  
6 renseignements pour déterminer pourquoi le message  
7 du pilote ne s'était pas rendu à vous?

8 R Le pilote lui-même m'a dit qu'il avait  
9 envoyé un message, mais moi, je ne l'ai pas eu.

10 Q Si je comprends bien, le capitaine  
11 Walton vous a rapporté cette bouée en dehors de sa  
12 position, quelque temps après l'accident?

13 R Le capitaine Walton m'a téléphoné  
14 de Baie Comeau, je crois qu'il pouvait être deux  
15 heures et quart, le lendemain de l'accident, qui  
16 était arrivé à six heures du matin, la veille,  
17 évidemment, et il m'a dit que son navire avait eu  
18 un accident en descendant, près de la bouée 45 C,  
19 et qu'il croyait que cette bouée pouvait être en  
20 dehors de sa position, puisque le pilote lui avait  
21 rapporté qu'il avait passé environ cent ou cent  
22 cinquante pieds au nord de la bouée.

23 Q D'après la position de la bouée, à ce  
24 moment-là le navire aurait été en plein dans le  
25 chenal?

26 R S'il s'était fié exclusivement sur  
27 la bouée, oui.

28 Q Voulez-vous dire à la Cour de combien  
29 de pieds elle était déplacée, cette bouée-là?

30





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

CAPT. G.E. GAUDREAU  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 102 -

1  
2  
3 R Ah, elle devait être déplacée..... je  
4 n'ai pas ici les données exactes, mais elle devait  
5 être déplacée peut-être de trois cent ou quatre cents  
6 pieds à l'Est et au Sud.

7 Q Et il y avait deux autres bouées con-  
8 sécutives également déplacées?

9 R Il y en avait une, la suivante - une  
10 de chaque côté, une à l'Ouest et une à l'Est.

11 Q Déplacée de la même distance ou moins?

12 R Il y en avait une qui était moins  
13 déplacée, et celle de l'Ouest était plus déplacée en-  
14 core.

15 C Est-ce que ça arrive assez souvent que  
16 des pilotes ou des capitaines vous rapportent qu'ils  
17 ont transmis par la station côtière de radio un  
18 renseignement sur la dérive d'une bouée, sans que ce  
19 renseignement vous parvienne? Est-ce que c'est arrivé  
20 souvent dans votre expérience?

21 R Non, je ne crois pas, je crois que  
22 c'est une des rares circonstances dans lesquelles un  
23 message est censé m'avoir été adressé, et que je n'ai  
24 pas reçu.

25 Me MAURICE JACQUES,  
26 pour la Commission:

27 C Une question, capitaine: Vous avez  
28 parlé de Decca, tout à l'heure, et vous avez dit que  
29  
30





1  
2  
3 cette chaîne-là n'existe plus à l'Ouest de Québec.

4 Est-ce que c'est exact?

5 R Il y a environ six ou sept ans, une  
6 chaîne Decca avait été construite dans le district  
7 immédiat de Québec, c'est-à-dire que la station prin-  
8 cipale était à St-Raymond, et les trois autres sta-  
9 tions esclaves étaient disséminés dans le district.

10 Maintenant, cette chaîne-là n'ayant  
11 pas prouvé son efficacité au point que celle-ci ait  
12 été considérée supérieure à l'efficacité qu'elle  
13 pourrait avoir dans un autre district, le ministère  
14 a décidé de la changer d'endroit, de la placer dans  
15 le secteur est du golfe.

16 Q Alors, quelle est la limite ouest  
17 du secteur est dont vous parlez?

18 R Bien, c'est un petit peu laissé à la  
19 discrétion de l'interprétation de chacun, je crois.

20 C Mais à peu près?

21 R Il n'y a pas de ligne d'établie  
22 directement, qui veut constituer le secteur Est ou  
23 Ouest; mais nous considérons normalement que le  
24 secteur, la partie ouest du golfe, c'est, disons,  
25 dans le bout de Sept-Iles.

26 C Alors, il y aurait une chaîne Decca  
27 jusqu'à Sept-Iles?

28 R A peu près.  
29  
30







ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

CAPT. G.E. GAUDREAU  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 104 -

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30

Q Ca, c'est la limite ouest?

R. Oui, la limite ouest, vers Sept-Iles,  
et qui s'étend jusqu'à la côte est de Terre-Neuve.

LE PRESIDENT:

O Sur ce même sujet, les cartes pour le  
Decca, jusqu'où vont-elles?

R Je crois, Votre Seigneurie, que les  
cartes ont été faites graduées pour le Decca  
navigator jusque même dans la rivière, jusqu'à Trois-  
Rivières, je crois; je ne suis pas absolument sûr,  
cependant.

Me MAURICE JACQUES,

pour la Commission:

Je demanderai à l'aviseur nautique de  
la Commission de vérifier, Votre  
Seigneurie.

C Cui a décidé du peu d'efficacité du  
Decca dans le secteur ouest de la rivière, jusqu'à  
Québec?

R Je ne pourrais vous dire, car cette chose-  
là a été décidée ailleurs qu'à l'agence de Québec.

Q Ailleurs qu'à l'agence de Québec?

R C'a été certainement fait au ministère,  
à Ottawa.

Q A votre connaissance, est-ce que les





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

CAPT. G.E. GAUDREAU  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 105

1  
2  
3 pilotes auraient été consultés à ce sujet?

4 R Je ne pourrais vous dire.

5 Q Voulez-vous dire à la Commission s'il  
6 existe des facteurs de déplacements de bouées qui sont  
7 particuliers au fleuve?

8 R Comme je l'ai dit plus tôt, les prin-  
9 cipaux facteurs, je crois, au printemps, sont d'abord  
10 les restants de "battures" qui peuvent descendre le  
11 fleuve...

12 Q Excusez-moi de vous interrompre -  
13 est-ce que ça ne serait pas là un facteur qui est  
14 particulier à tout fleuve ou à toute rivière? Mais  
15 à part ces facteurs que vous avez donnés, est-ce qu'il  
16 y en a qui sont particuliers au fleuve St-Laurent,  
17 qui n'existeraient pas ailleurs, c'est-à-dire des  
18 facteurs auxquels un navigateur d'expérience ne  
19 s'attendrait pas?

20 R Bien, les facteurs qui peuvent cons-  
21 tituer le déplacement, la cause du déplacement des  
22 bouées dans le St-Laurent, dans mon opinion est cer-  
23 tainement la conjonction de la marée haute et basse,  
24 et la force du courant.

25 Q Maintenant, encore dans votre expérience  
26 comme navigateur et marin, est-ce qu'il est exact de  
27 dire que les bouées, comme aides à la navigation,  
28 ont une limite?  
29  
30





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

CAPT. G.E. GAUDREAU  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 106 -

1  
2  
3 R Les bouées comme aides à la naviga-  
4 tion ont certainement une limite, et à mon sens  
5 ne devraient pas constituer un point de repère unique  
6 pour le marin, parce qu'elles sont susceptibles plus  
7 que d'autres, - évidemment, cela va de soi - les  
8 autres aides, à être dérangées de leur position, et  
9 elles sont plus vulnérables aussi quant à l'effica-  
10 cité de leurs lumières à cause du fait qu'elles sont  
11 ballotées par la mer, et parce que même à l'automne  
12 elles sont recouvertes de givre.

13 Q Maintenant, dans votre district, dans  
14 les eaux de pilotage de votre district, entre les  
15 Escoumains et Portneuf, existe-t-il des endroits  
16 dangereux, ou n'importe quel endroit, si vous vou-  
17 lez, qui soit couvert uniquement par des bouées et  
18 non pas par des aides principales?

19 R Oui, je crois qu'il en existe pour  
20 indiquer les chenaux de moindre importance; par exem-  
21 ple, je crois que dans la Baie des Chaleurs, dans  
22 St-Simon, probablement, où il y a juste des balises  
23 pour indiquer le chenal aux pêcheurs - il y a aussi  
24 l'entrée de Bathurst où nous n'avons pas un système  
25 d'enlignement qui couvre totalement l'entrée de la  
26 rivière du port; il y a certainement plusieurs  
27 endroits comme ça qui ne sont pas totalement couverts  
28 par des enlignements, parce que, justement, ça en  
29  
30







ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

CAPT. G.E. GAUDREAU  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 107 -

1  
2  
3 prendrait tellement, et l'importance du chenal étant  
4 moindre que peut-être ailleurs, nous avons posé  
5 seulement des bouées.

6 Q Mais il a été question de se référer  
7 au Fleuve St-Laurent entre les Escoumains et Portneuf,  
8 - Portneuf en Haut?

9 R Si je comprends bien, votre question  
10 était celle-ci: S'il y avait des endroits qui n'étaient  
11 pas couverts par des enlignements, et seulement par  
12 des bouées? Est-ce que j'ai bien saisi votre pensée?

13 Q C'est ça, des enlignements, ou encore  
14 des phares spéciaux sur les lesquels on peut prendre  
15 des relevés?

16 R Oui, certainement. Il y aurait, par  
17 exemple, la passe de l'Ile aux Coudres où il y a  
18 juste une bouée qui est la numéro 103, qui est posée  
19 sur la pointe de l'Ile aux Coudres, tout près du  
20 pilier de l'Ile aux Coudres. Il n'y a pas d'autre  
21 bouée pour faire cette passe là, en allant vers l'est.

22 Vous avez aussi, plus loin à l'est,  
23 vous avez la bouée du Banc Morin; il n'y a pas d'en-  
24 lignement, parce que le fleuve est considéré comme  
25 étant assez large pour pouvoir prendre des points de  
26 repère sur les stations qu'il y a à terre.

27 Q Justement, ce sont ces endroits-là  
28 auxquels je réfère, les endroits où le navigateur devrait  
29  
30





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

CAPT. G.E. GAUDREAU  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 108 -

1  
2  
3 se guider uniquement sur les bouées, c'est-à-dire  
4 un endroit où la navigateur n'aurait pas d'enligne-  
5 ment ou de phare à sa disposition et devrait se référer  
6 à des bouées uniquement? Est-ce que ça existe  
7 dans le fleuve?

8 R Entre Portneuf et les Escoumains,  
9 je crois qu'il y a certainement un secteur dans le  
10 chenal du sud, au sud de l'Ile aux Grues, pour une  
11 distance d'à peu près sept ou huit milles, je crois  
12 bien, où il n'y a pas d'enlignement; ce sont les  
13 bouées qui nous guident la main.

14 Mais en dehors de ça, je ne crois pas  
15 qu'il y ait d'endroit d'importance, très très long,  
16 ou de secteur très très long où il n'y a pas de bouée.

17 C La Traverse St-Roch, d'après vous,  
18 est-ce que ça serait un de ces endroits-là?

19 R La Traverse St-Roch, il y a des bouées,  
20 mais il n'y a pas d'enlignement, pour un bout.

21 C Vous vous êtes référé - vous avez  
22 parlé du chenal au nord de l'Ile d'Orléans. Est-ce que  
23 c'est exact?

24 R Oui monsieur, il y a un chenal secon-  
25 daire au nord de l'Ile d'Orléans, qui est emprunté...

26 C Excusez-moi de vous interrompre - ce  
27 chenal-là, est-ce qu'il est maintenu durant toute la  
28 saison de navigation au même titre que les autres  
29  
30





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

CAPT. G.F. GAUDREAU  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 109 -

1  
2  
3 chenaux dans le fleuve?

4 R Non monsieur, ce chenal-là n'est pas  
5 maintenu durant la saison d'hiver, seulement durant  
6 la saison d'été, il est emprunté par la petite navi-  
7 gation, c'est-à-dire les petites goélettes et les  
8 petits navires côtiers de très peu de tonnage.

9 C Maintenant, combien de temps croyez-vous  
10 qu'une aide fréquente à la navigation dans le fleuve  
11 puisse être en panne avant que vous le sachiez?

12 R Ah, ça peut varier énormément, si vous  
13 voulez dire, dans le district de pilotage entre les  
14 Escoumains et Portneuf, normalement, ça ne devrait  
15 pas être très long; au plus une nuit.

16 C Pourquoi?

17 R Parce que la navigation étant assez  
18 dense, les pilotes qui empruntent ce chenal, évi-  
19 denment, sont assez anxieux de voir toutes les aides  
20 à la navigation fonctionner d'une façon normale.

21 Alors, ils se font ordinairement un  
22 devoir de nous en avertir assez rapidement.

23 Q Maintenant, capitaine, vous avez parlé  
24 de l'augmentation des aides à la navigation. J'aimé-  
25 rais que vous prépariez pour la Commission un état  
26 détaillé de ces aides qui sont automatisées, mainte-  
27 nant. Donnez la date à laquelle le système a été mis  
28 en vigueur, et depuis cette date-là, le nombre de  
29  
30







ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

CAPT. G.E. GAUDREAU  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 110 -

pannes, et le détail des pannes. Est-ce que vous pouvez faire ça?

R Je crois que nous possédons les données nécessaires dans les dossiers pour établir ça.

Maintenant, quelle période ce rapport-là devra-t-il couvrir?

Q Depuis au moins cinq ans, si les aides ont été automatisées avant cinq ans?

R Je crois que nous pourrions trouver les données nécessaires pour faire un rapport adéquat à cet effet-là.

Q Voulez-vous le préparer et le faire parvenir à la Commission?

R .....

C Maintenant, en regard de la même question, pouvez-vous nous donner un aperçu de l'efficacité de ces aides-là? Est-ce qu'elles sont plus efficaces? C'est-à-dire, est-ce qu'elles souffrent moins de jours de pannes que les autres aides?

R Je crois que le nouveau système, avec le système d'urgence que nous établissons à chaque fois ou presque, à chaque fois que nous plaçons une lumière automatique, donne un rendement aussi sûr, et peut-être dans bien des circonstances, plus sûr que lorsque nous avions des gardiens qui étaient payés à temps partiel, c'est-à-dire qui allumaient la





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

CAPT. G.E. GAUDREAU  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 111 -

1  
2  
3 lumière le soir et retournaient y voir le lendemain  
4 matin.

5 Avec le système d'urgence, immédiate-  
6 ment lorsque la lumière principale fait défaut, le  
7 système d'urgence, lui, se met en fonctions automa-  
8 tiquement.

9  
10 Alors, c'est dire que le nouveau  
11 système est supérieur à ce que nous avions avant.

12 C'est la raison d'ailleurs pour le-  
13 quel il a été changé.

14 Q Maintenant, ce système d'urgence, lors-  
15 qu'il entre en fonctions, est-ce qu'il conserve les  
16 mêmes caractéristiques que l'aide principale, au  
17 point de vue nombre de chandelles, les lumières,  
18 caractéristiques de lumières?

19 R La caractéristique de la lumière est  
20 ordinairement respectée; cependant, le nombre de  
21 chandelles, nécessairement, doit être un peu diminué,  
22 dans la majorité des cas, parce qu'ils opèrent sur  
23 batterie, et afin de conserver celle-ci pour une  
24 période plus longue, le nombre de chandelles et  
25 ordinairement diminué.

26 Q Maintenant, est-ce qu'il existe un  
27 système d'indication quelconque qui vous laisse savoir  
28 que le système d'urgence est entré en fonctions?  
29  
30





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

CAPT. G.E. GAUDREAU  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 112 -

1  
2  
3 R Bien lorsque nous allons réparer la  
4 lumière principale, nous trouvons le système d'urgence  
5 qui marche encore.

6 C Mais, qu'est-ce qui vous dit que la  
7 lumière principale est en panne?

8 R Ordinairement, ce sont soit les pilotes  
9 ou les marins qui se servent de ce chenal-là, qui  
10 voient que la lumière a diminué d'intensité, ou  
11 bien même encore le surveillant s'aperçoit lui que ce  
12 n'est pas la lumière principale qui est en opération;  
13 et s'il ne peut pas corriger lui-même, il nous en  
14 avise, et nous envoyons un technicien immédiatement.

15 Q Maintenant, ce changement dans le  
16 pouvoir des lumières, est-ce qu'il apparaîtrait dans  
17 la liste des lumières et des bouées équipées par  
18 le gouvernement? Est-ce qu'on verrait dans cette  
19 liste-là que le pouvoir de la lumière à l'état nor-  
20 mal est de tant de chandelles, et que sur le système  
21 d'urgence, son pouvoir sera réduit à tant de  
22 chandelles?

23 R Non monsieur.

24 Q Quand vous préparerez la liste que je  
25 vous ai demandée tout à l'heure, voulez-vous indiquer  
26 à la Commission le pourcentage d'émission du pouvoir  
27 de la lumière?

28 R .....

29

30





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

CAPT. G.E. GAUDREAU  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 113 -

1  
2  
3 Q Maintenant, capitaine, ces changements,  
4 ces modifications qui ont été apportés dans le système  
5 d'aides à la navigation dans le fleuve, est-ce qu'on  
6 peut dire qu'ils augmentent la marge de sécurité des  
7 navires qui voyagent dans le fleuve?

8 R Certainement, le système, aujourd'hui,  
9 étant très supérieur à celui qui existait il y a dix  
10 ans, nécessairement, l'efficacité ou la marge ou le  
11 facteur de sécurité vis-à-vis des navires est plus  
12 grand qu'il était.

13 Cependant, il faut aussi tenir compte  
14 du fait que les navires qui empruntent ce chenal-là  
15 ne sont pas les mêmes qui existaient il y a dix ans,  
16 vingt ans; ce sont des navires d'une catégorie dif-  
17 férente, beaucoup plus rapide et d'un tonnage plus  
18 élevé.

19 Q Maintenant, une dernière question:  
20 Est-ce que vous êtes en mesure de dire à la Commission  
21 combien d'accidents sont dus à des pannes d'aides  
22 flottantes, disons, pour l'an dernier?

23 R Non, je ne serais pas en mesure de vous  
24 dire ça parce que malheureusement je n'ai pas pris  
25 part à aucune des enquêtes qui ont eu lieu concernant  
26 ces accidents.

27 Q Maintenant, pour en revenir à la  
28 fameuse lumière qui est installée en face de l'île aux  
29  
30







1  
2  
3 Coudres, au Cap de la Baie, je crois, elle a été  
4 en opération pendant un an, je crois, que vous avez  
5 dit?

6 R Un peu plus d'un an, oui.

7 Ce printemps, nous l'avons mis en  
8 opération, elle a manqué, et je crois qu'on ne l'a  
9 pas remis encore. Nous attendons les réactions,  
10 ce qui va se produire, pour la remettre en opération  
11 normale; et aussi, à cause du fait que nous avons  
12 l'intention de la changer d'endroit, de la reculer  
13 dans la montagne afin de lui donner de l'élévation,  
14 parce qu'on se plaint qu'elle est trop basse.

15 Q Qui se plaint qu'elle est trop basse?

16 R Les pilotes se plaignent que souvent  
17 ils la confondent avec des lumières d'un navire  
18 qui pourrait être au même endroit, à cause de sa  
19 hauteur.

20 Q Maintenant, j'ai cru comprendre ce  
21 matin qu'il y avait de l'opposition à l'aménagement  
22 de ce phare-là. Est-ce que c'est exact?

23 R C'est-à-dire que nous avons eu des  
24 recommandations qui ont été faites au ministère par  
25 la Dominion Marine Association, pour cette lumière.

26  
27 Par contre, certaines représentations  
28 n'ont été faites par le bureau de direction local du  
29 pilotage, à l'effet que cette lumière n'était pas  
30





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

CAPT. G.E. GAUDREAU  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 115 -

1  
2  
3 tellement d'une grande utilité pour eux, et peut-  
4 être qu'à l'occasion elle pouvait devenir nuisible.

5 Q Pour eux ou pour les autres?

6 R Pour eux, évidemment, j'imagine qu'ils  
7 parlaient pour eux.

8  
9 LA SEANCE EST AJOURNEE POUR QUELQUES  
10 MINUTES.

11  
12 - ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN POUR LE MOMENT -

13  
14 Je, soussigné, sténographe officiel,  
15 étant dûment assermenté, certifie par  
16 les présentes que la déposition ci-  
17 dessus est la transcription exacte et  
18 fidèle de mes notes sténographiques.

19  
20 G. OSCAR BOISJOLY  
21 Sténographe Officiel.  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD. C A N A D A  
TORONTO, ONTARIO

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE  
PILOTAGE MARITIME.

---

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.,  
Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, commissaire,  
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire.

Le vingt-cinquième jour de juin, l'an  
mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme  
témoin:

CAPITAINE G.E. GAUDREAU

---

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,  
pour Merchant Service Guild:

C Capitaine Gaudreau, vous avez parlé  
tout à l'heure de ces lumières, ces feux d'urgence  
en cas de bris du feu régulier. Voulez-vous dire à  
la Commission si ces feux d'urgence ont la même in-  
tensité que les feux réguliers?

R Non monsieur, dans la plupart des cas,  
ils ne l'ont pas.

Q Quelle est la différence dans l'intensité  
des deux, approximativement?

R Ah, ça peut varier, je dirais probablement







1  
2 que dans la majorité des cas le système d'urgence peut  
3 être de vingt-cinq à trente pour cent moindre que  
4 le feu normal; et dans plusieurs cas, plus que ça,  
5 on constate que le feu d'urgence est moins fort que  
6 ça.

7 Q N'est-il pas vrai, capitaine, que dans  
8 le cas de bris de la lumière haute ou de la lumière  
9 basse d'un jeu d'enlignement, que la densité supérieure  
10 du feu régulier peut empêcher de voir le feu d'ur-  
11 gence parce qu'il est tellement plus faible, à cer-  
12 taine distance ?

13 R Ah, à une très grande distance, c'est  
14 peut-être possible, mais je crois que dans la majorité  
15 des cas, le feu d'urgence est tout de même, - sur-  
16 tout lorsqu'il s'agit d'un enlignement - que  
17 ces conditions-là - que certainement que le feu  
18 d'en arrière ne mange pas celui d'en avant, comme  
19 on dit fréquemment.

20 Q Il n'en reste pas moins que le feu  
21 d'urgence est beaucoup moins efficace que le régu-  
22 lier?

23 R Dans plusieurs cas, mais assez souvent,  
24 on se sert du même appareil lumineux qui tombe sur  
25 des batteries.

26 Q Maintenant, comparativement au feu fixe,  
27 au feu de terre, quel degré d'importance donnez-vous  
28 aux bouées au point de vue aides à la navigations?  
29  
30





1  
2  
3 R Ca dépend certainement de l'endroit  
4 et du point où ces deux différentes aides à la na-  
5 vigation peuvent être placées.

6 S'il s'agit d'un feu, d'une lumière  
7 pour indiquer la tête d'un quai, ce sera certainement  
8 considéré beaucoup moins important qu'une bouée qui  
9 sera placée pour indiquer les côtés d'un chenal dra-  
10 gué; et en sens inverse, si c'est un phare côtier  
11 qui est situé à un point stratégique, il sera cer-  
12 tainement considéré beaucoup plus important qu'une  
13 bouée qui est placée pour indiquer le côté d'un  
14 chenal dragué ou l'espace de navigation est tout de  
15 même assez considérable.

16 C En considération du fait, capitaine,  
17 que les feux d'enlignement indiquent d'habitude le  
18 centre du chenal, à l'exception de certains endroits,  
19 comme par exemple la traverse de Cap Canté où les  
20 feux n'indiquent pas le centre du chenal, étant donné  
21 que l'enlignement, dis-je, n'indique pas le centre  
22 du chenal, n'est-ce pas important pour le pilote ou  
23 le capitaine du navire qui rencontre un autre navire  
24 n'est-ce pas nécessaire pour lui d'attacher beaucoup  
25 plus d'importance aux bouées, parce qu'il doit à ce  
26 moment-là lâcher ces lumières d'enlignement?

27 R Eh bien, je ne suis pas pilote, mais  
28 tout de même, j'ai été sur la passerelle de plusieurs  
29  
30





1  
2  
3 navires, je crois cependant qu'il ne faut pas attacher  
4 exclusivement toute l'importance aux bouées; il  
5 faut certainement garder le système d'enlignement qui  
6 lui ne peut pas dévier, lui garder une importance  
7 plus grande que celle attachée aux bouées, à mon sens.

8 Q Est-ce que je dois comprendre par là  
9 que vous considérez les deux comme nécessaire?

10 R Les deux sont très utile; l'enlignement  
11 est certainement absolument nécessaire, les  
12 autres sont très utiles, mais dans le cours de la  
13 saison d'hiver, lorsque les bouées d'été ne sont pas  
14 là, même, les pilotes passent sans trop de difficultés.

15 C'est donc dire que les bouées ont  
16 moins d'importance que les phares d'enlignement.

17 Q N'est-il pas exact qu'en saison  
18 d'hiver, que le trafic est moins dense, et les  
19 pilotes qui naviguent, par exemple, dans des chenaux  
20 étroits comme en haut de Québec, à l'ouest de Québec,  
21 n'auront pas à rencontrer aussi souvent d'autres  
22 navires, comme ils ont à le faire l'été?

23 R C'est exact, oui monsieur.

24 Q N'est-il pas exact que lorsque deux  
25 navires - je sais que vous n'êtes pas pilote, mais  
26 vous avez été capitaine de navire, et très longtemps  
27 sur le Fleuve St-Laurent, n'est-ce pas, - lorsque vous  
28 allez dans un chenal étroit comme par exemple la  
29  
30





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

CAPT. G.E. GAUDREAU  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 120 -

1  
2  
3 traverse de Cap-Santé, et que vous rencontrez du  
4 trafic maritime, que si vous ne pouvez pas vous fier  
5 aux bouées, vous devez uniquement procéder par  
6 estimation sur les distance à laquelle vous aurez  
7 ouvert vos lumières d'enlignement?

8 R Si vous ne devez pas vous fier aux  
9 bouées, certainement, vous allez vous guider sur  
10 l'espace que vous allez donner à vos deux feux  
11 d'enlignement.

12 Les bouées sont là, tout de même,  
13 pour aider le pilote qui doit, dans une certaine  
14 mesure, s'y fier, mais pas exclusivement se fier,  
15 à ce que je crois.

16 C Mais est-ce qu'il n'est pas exact,  
17 cependant, capitaine, que les bouées ont encore plus  
18 d'importance dans un cas comme ça, lorsque vous devez  
19 vous fier à des estimations, savoir déterminer une  
20 très longus distance en degrés d'ouverture que vous  
21 pouvez vous permettre de donner à vos lumières  
22 d'enlignement?

23 R Les bouées ont certainement plus d'im-  
24 portance là, à cet endroit-là, qu'elles n'en ont dans  
25 un autre endroit ou même si on ouvrait les enlignements,  
26 sans créer tout de même de danger, les bouées, à ces  
27 endroits-là, ont beaucoup plus d'importance qu'elles  
28 peuvent en avoir ailleurs.  
29  
30







1  
2  
3 O Maintenant, afin de ne pas créer de  
4 malentendu ou de conduire à une mauvaise interpré-  
5 taion de la preuve, voulez-vous me dire s'il est  
6 exact lorsque je vous dis, par exemple qu'à l'est de  
7 Québec, dans le district de pilotage entre Québec  
8 et les Escoumains, à l'exclusion des lumières d'en-  
9 lignement du port de Québec, vous avez les lumières  
10 d'enlignement de St-Michel de Bellechasse, le chenal  
11 dragué de Ventre Brûlé, les lumières d'enlignement  
12 du Cap Brûlé, les lumières d'enlignement du Cap  
13 Corbeau, et c'est tout, dans ce district-là?

14 R En descendant, oui, ce sont tous les  
15 enlignements que nous ayons là, à l'exception de ce  
16 qu'on appelle communément " steering lights", ordi-  
17 naires, qui a été récemment placé dans l'Ile aux  
18 Coudres, au Cap de la Baie, qui n'est tout de même  
19 pas un enlignement, mais c'est censé le remplacer.

20 O N'est-il pas exact de dire qu'en  
21 prenant le chenal du nord entre Québec et les Escou-  
22 mains, vous avez un infime pourcentage du district  
23 qui est desservi par des lumières d'enlignement fixes?

24 R Oui, le pourcentage du nombre couvert  
25 du nombre de milles qui est desservi par des enligne-  
26 ments, c'est, je crois, peut-être, disons dans vingt-  
27 cinq pour cent du total de la distance qu'il y a  
28 entre Québec et les Escoumains.  
29  
30





1  
2  
3 Mais, ailleurs, la raison pour laquelle  
4 il n'y a pas d'enlignement, c'est que la rivière où  
5 les eaux navigables sont assez étendues pour permet-  
6 tre aux marins de pouvoir se fier aux stations cô-  
7 tières, de phares côtiers, et de varier tout de même  
8 d'une distance assez grande de la côte ou du chenal,  
9 parce qu'il n'y a pas de chenal proprement dit.

10 Q Vous tenez compte du fait que vous  
11 pouvez vous servir de ces aides-là, surtout, quand  
12 vous parlez de vingt-cinq pour cent, vous présumez  
13 que vous avez le maximum de visibilité; mais si  
14 ce maximum de visibilité est diminué à cause de la  
15 neige ou de la pluie, ce n'est plus vingt-cinq pour  
16 cent. Est-ce que c'est exact?

17 R Je ne saisis pas bien le fond de  
18 votre pensée.

19 Q Vous nous dites qu'il y a vingt-cinq  
20 pour cent de distance parcourue entre Québec et les  
21 Escoumains qui est desservie par des enlignements?

22 R C'est ça.

23 Q Et je vous dis que lorsque vous avez  
24 donné cette distance-là, vous avez présumé que les  
25 lumières d'enlignement étaient visibles à leur  
26 maximum de visibilité?

27 R Ah, certainement.

28 Q Si la visibilité est réduite à cause des  
29  
30





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

CAPT. G.E. GAUDREAU  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 123 -

1  
2  
3 conditions climatériques, ce n'est plus vingt-cinq  
4 pour cent?

5 R Non, évidemment pas.

6 C Maintenant, prenons le chenal sud:  
7 N'est-il pas exact de dire qu'à l'est de Québec,  
8 au chenal du sud, vous n'avez que les lumières d'en-  
9 lignement de Beaujeu?

10 R Nous avons deux sets d'enlignement:  
11 Il y a les lumières de Beaujeu et les lumières -  
12 le système d'enlignement de l'Ile aux Oiest; c'est-  
13 à-dire, la passe du Banc de Beaujeu, et aussi les  
14 enlignements de l'Ile aux Oiest, en bas.

15 C Qui sont consécutives?

16 R C'est ça.

17 C N'est-ce pas, à l'est, lorsque vous  
18 faites la traverse St-Roch, vous n'avez pas d'enli-  
19 gnement; vous devez vous fier sur les bouées?

20 R Nous devons nous fier sur les bouées  
21 et sur quelques marques de terre, qu'on appelle des  
22 marques de terre, ce sont des îles que les marins  
23 se sont faites au cours des années.

24 C N'est-il pas vrai qu'à cet endroit,  
25 les courants sont excessivement forts, dans ce sec-  
26 teur, et qu'il est difficile de gouverner sur des  
27 courses, sans faire de relèvements précis?

28 R Oui, c'est exact.  
29  
30







ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

CAPT. G.E. GAUDREAU  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 124 -

1  
2  
3 C N'est-il pas vrai que passé la tra-  
4 verse St-Roch, aller jusqu'au Brandy Pot, que vous  
5 n'avez pas également de système d'enlignement?

6 R Nous n'avons pas de système d'enligne-  
7 ment parce que, j'imagine, la principale raison pour  
8 ça, c'est qu'à cet endroit-là, le fleuve est assez  
9 large pour permettre de dévier de sa course sans  
10 trop de danger.

11 O N'est-il pas exact également que dans  
12 ce secteur du Brandy Pot, le seul feu principal sur  
13 lequel vous pouvez vous aider, c'est celui de la  
14 Grande Ile de Kamouraska, et que c'est un feu non  
15 surveillé?

16 R Il y a le feu de la Grande Ile de  
17 Kamouraska; il y a aussi le feu de l'Ile Pellerin,  
18 au sud; il y a, du côté nord, la bouée du Banc  
19 Morin, qui est à une distance assez grande de là;  
20 ensuite de ça, les feux des phares du côté nord  
21 de Cap au Saumond, Cap aux Chiens et ainsi de suite.

22 Q Mais les distances commencent à être  
23 grandes?

24 R Les distances commencent à être grandes,  
25 mais les lumières sont assez puissantes pour être vues,  
26 en temps clair, en temps normal, du sud, par les marins  
27 qui empruntent le chenal du sud.

28 O N'est-il pas exact que depuis quelques  
29  
30





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

CAPT. G.E. GAUDREAU  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 125 -

1  
2  
3 années, capitaine Gaudreau, la demande a été faite  
4 à plusieurs reprises d'établir un système de sur-  
5 veillance pour le feu de la Grande Ile de Kanouraska,  
6 qui éteint assez souvent?

7 R Je ne crois pas qu'il y ait eu des  
8 demandes très pressantes pour le rétablissement du  
9 gardiennage du la Grande Ile de Kanouraska.

10 D'une façon générale, immédiatement  
11 après qu'un feu ou un phare a été automatisé,  
12 les demandes pour revenir au gardiennage du phare  
13 nous viennent assez fréquemment et assez pressantes.

14  
15 Mais, éventuellement, cela baisse  
16 d'intensité, et je crois qu'après ça tout le monde  
17 est satisfait, parce que ça tombe complètement.

18 Q Est-ce qu'il n'est pas exact de dire  
19 que cette automatisation des lumières est faite dans  
20 le but - pour des raisons d'économie d'opération?

21 R C'a été fait, oui..... un des facteurs  
22 a certainement été celui de l'économie; l'autre a été  
23 aussi, parce que nous pouvions nous servir maintenant  
24 et installer des appareils lumineux qui étaient d'une  
25 intensité et d'une sécurité relativement aussi bonnes  
26 ou presque, que le système que nous avions précédemment.

27 O Voulez-vous dire à la Commission si  
28 vous recevez également des demandes d'améliorations  
29 pour les aides à la navigation, de l'Association des  
30





1  
2  
3 Propriétaires de navires du St-Laurent?

4 R Oui, nous en recevons à chaque année  
5 plusieurs, qui sont assez nombreuses, et auxquelles  
6 nous avons réussi, malgré le programme d'austérité  
7 qui était en cours depuis quelques années, à répondre  
8 - nous avons réussi à y répondre et à se rendre à  
9 leur demande dans une forte proportion des cas.

10 Q N'est-il pas exact, et c'est ma der-  
11 nière question, que le programme d'austérité a ralenti  
12 un peu les améliorations que vous avez demandées?

13 R Sans aucun doute.

14 Me JEAN BRISSOT, c.r.,

15 pour la Féd. des Armateurs du Canada:

16 Q Capitaine Gaudreau, j'ai crû comprendre  
17 que vous n'étiez pas avisé officiellement du résultat  
18 des enquêtes tenues par l'autorité du pilotage sur  
19 les causes de sinistres maritimes dans votre secteur.  
20 Est-ce que vous croyez qu'il y aurait avantage à ce  
21 que vous en soyez avisé, surtout si les aides à la  
22 navigation ou quelques petites défectuosités dans  
23 ces aides pourraient y avoir contribué?

24 R Habituellement, lorsqu'une aide à la  
25 navigation a été déterminée comme ayant été la cause  
26 directe d'un accident, je crois qu'à chaque fois  
27 que ça s'est produit, nous en avons été avisés d'une  
28 façon officielle ou officieuse, mais nous en avons pris  
29  
30





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

CAPT. G.E. GAUDREAU  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 127 -

1  
2  
3 connaissance.

4 Me MARC LALONDE, c.r.,

5 pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

6 Q Capitaine Gaudreau, vous avez mentionné  
7 que si d'une part il y avait une amélioration sensible  
8 dans les aides à la navigation, il y avait aussi  
9 d'autre part une augmentation dans le volume et la  
10 vitesse des navires. Est-ce que vous avez constaté  
11 aussi une augmentation dans le nombre des navires  
12 circulant dans votre région, durant les dernières  
13 années?

14 R Ah, très certainement.

15 Q Est-ce qu'il y a eu aussi une aug-  
16 mentation dans le tirant d'eau des navires circulant  
17 dans votre région, durant les dix dernières années?

18 R Si j'en juge par le nombre de plaintes  
19 que nous recevons des entrepreneurs qui sont préposés  
20 à faire de la construction, à faire des sondages ou  
21 à faire des poses de câbles ou des travaux maritimes  
22 ou sous-marins, si vous voulez, très certainement,  
23 le tirant d'eau, qui détermine - et la vitesse qui  
24 détermine dans bien des circonstances la vague qui  
25 est produite par ceux-ci, le tirant d'eau a été augmenté  
26 d'une façon assez sensible.

27  
28 LE PRESIDENT:  
29  
30







1  
2  
3 Q Capitaine Gaudreau, vous avez parlé  
4 tout à l'heure d'une lumière spéciale au Cap de la  
5 Baie, une lumière à trois lumières; pourriez-vous  
6 nous expliquer en quoi cette lumière-là est spéciale?

7 R Votre Seigneurie, ce système de lumière  
8 là a ceci de spécial: C'est qu'à cet endroit-là,  
9 parce qu'il était impossible de poser ou d'installer  
10 un système d'enlignement, à cause de la montagne qui  
11 était directement à l'arrière, et qui était très  
12 abrupte, et nous ne pouvions pas avoir la distance  
13 horizontale nécessaire par rapport à la distance  
14 verticale entre les deux feux, conséquemment, nous  
15 avons dû recourir à un autre sorte de lumière.

16 Celle-ci, par conséquent, c'est une  
17 lumière à trois secteurs, dont le secteur central  
18 donne un faisceau de lumière blanche, tandis que  
19 les deux secteurs latéraux donnent des faisceaux  
20 de lumière: un vert du côté droit en regardant la  
21 lumière, et rouge du côté gauche en regardant la  
22 même lumière.

23  
24 Le centre du chenal - le faisceau  
25 blanc indique le centre du chenal, le centre de la  
26 passe qui est entre l'Ile aux Coudres et la côte Nord,  
27 et le secteur vert, lorsqu'un marin tombe dans le  
28 secteur vert, ça veut dire à ce moment-là qu'il s'éloi-





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

CAPT. G.E. GAUDREAU  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 129 -

1  
2  
3 gne graduellement du centre de la passe. Alors,  
4 pour remédier à ceci, il doit nécessairement changer  
5 sa course, revenir vers la gauche pour rentrer de  
6 nouveau dans le secteur blanc; et le même phénomène  
7 se produit s'il va dans l'autre côté, dans le secteur  
8 rouge.

9 Q Si j'ai bien compris, s'il est dans  
10 la bonne direction, il ne voit que le feu blanc?

11 R C'est exact, Votre Seigneurie.

12  
13 - ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -

14  
15 Je, soussigné, sténographe officiel,  
16 étant dûment assermenté, certifie par  
17 les présentes que la déposition ci-dessus  
18 est la transcription exacte et fidèle de  
19 mes notes sténographiques.

20  
21 G. OSCAR BOISJOLY  
22 Sténographe Officiel.  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD C A N A D A  
TORONTO, ONTARIO

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE  
PILOTAGE MARITIME.

---

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.  
Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, commissaire,  
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire.

Le vingt-cinquième jour de juin, l'an  
mil neuf cent soixante et trois:

Me MAURICE JACQUES,

pour la Commission:

Votre Seigneurie, l'Association des  
Propriétaires de Navires du St-Laurent  
a été mentionnée par mon savant confrère  
monsieur Langlois; et afin de clarifier  
le dossier, je lui demanderais de bien  
vouloir dire à la Commission en quoi  
consiste cette organisation, le nombre  
de navires qu'elle groupe, le type de  
navires, et enfin, si ces navires, pren-  
nent oui ou non, des pilotes.

LE PRESIDENT:

Est-ce qu'on va demander au procureur  
actuel, ou à l'ancien procureur, ou à  
l'ancien procureur adjoint?







Me MAURICE JACQUES,

pour la Commission:

Je crois que mon confrère est plus aux faits que moi sur les dernières activités de l'Association.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,

pour Merchant Service Guild:

Si ce renseignement peut intéresser la Commission: l'Association des Propriétaires de Navires du St-Laurent existe depuis mil neuf cent trente-six (1936); elle comprend les propriétaires de caboteurs du St-Laurent, avec des tonnages variant d'environ - et je parle de tonnages bruts - de mille tonnes à deux cent ou trois cents tonnes.

Les propriétaires membres de cette Association sont au total propriétaires d'une centaine de bateaux opérant sur le Fleuve St-Laurent, tout particulièrement entre Montréal et les ports du Bas-St-Laurent.

---

Je, soussigné, sténographe officiel,  
étant dûment assermenté, certifie par





ANGUS. STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

Com. Enquête

- 132 -

les présentes, que le texte ci-dessus  
est la transcription exacte et fidèle de  
mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY  
Sténographe Officiel.





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD. C A N A D A  
TORONTO, ONTARIO

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE  
PILOTAGE MARITIME.

---

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.,  
Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, commissaire,  
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire.

Le vingt-cinquième jour de juin, l'an  
mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme  
témoin:

NORL PAQUET, ingénieur professionnel,  
agent régional de Sorel, lequel étant dûment asser-  
menté sur les Saints-Evangiles, dépose et dit ce  
qui suit:

INTERROGE par Me MAURICE JACQUES,  
pour la Commission:

Q Depuis combien de temps êtes-vous agent  
régional?

R Depuis le mois d'octobre mil neuf cent  
soixante et un (1961).

Q Voulez-vous dire à la Commission, ou  
donner à la Commission le détail des aides à la navi-  
gation disponibles dans votre district? - Auparavant,  
j'aimerais que vous donniez les limites de votre district?





1  
2  
3 R L'agence de Sorel a juridiction à  
4 partir du pied du canal Beauharnois, dans le lac  
5 St-Louis, jusqu'à Portneuf en Haut, sur le St-Laurent.

6 Q Ceci inclut Montréal?

7 R Ceci inclut Montréal, à l'exception  
8 cependant des deux canaux: le canal Lachine et le  
9 canal de la rive Sud entre Longueuil et Caughnawaga  
10 qui eux relèvent directement de la Corporation de  
11 la voie maritime du St-Laurent.

12 Q Maintenant, voulez-vous décrire à  
13 la Commission des aides à la navigation qui sont  
14 disponibles dans votre district, en donnant les  
15 différentes classes et les différentes espèces?

16 R J'exclus, je crois, les aides à  
17 la navigation qui ne sont pas dans les eaux de  
18 pilotage?

19 Q Très bien.

20 R Dans mon district, il n'y a pas de  
21 phare de grande envergure; ce sont tous, à peu  
22 d'exceptions près, des phares d'enlignement qui sont  
23 composés simplement d'une lumière qui est mise en  
24 opération de façon automatique, et ces phares sont  
25 - n'ont pas de gardien; ce sont des surveillant  
26 que nous avons à différents endroits. Maintenant, nous  
27 ne avons...

28 Q Excusez-moi...

29 R Pardon...?  
30







ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

N. PAQUET  
Com. Enquête  
EX. - 135 -

1  
2  
3 Q Vous parlez d'enlignement; en anglais,  
4 l'expression est "range lights"?

5 R C'est ça.

6 C Et quand vous parliez de lumières  
7 d'enlignement, est-ce que c'est: une ou deux lumières?

8 R Ce sont des feux d'enlignement, ce  
9 sont toujours des groupes de deux lumières.

10 Nous en avons, dans le district, 120,  
11 immédiatement sur le fleuve; il n'y en a pas sur le  
12 Lac St-Louis.

13 C 120, est-ce que ça veut dire: 60...

14 R 60 enlignements - ce n'est pas tout  
15 à fait 60; c'est peut-être 55. Il y en a 5 qui sont  
16 ..... que c'est une lumière seule de référence, qui  
17 ne fait pas partie d'un ensemble d'enlignement.

18 C Oui?

19 R Maintenant, en plus de ces phares, nous  
20 avons sur le Fleuve St-Laurent 145 bouées lumineuses  
21 et 245 bouées non lumineuses.

22 C Ces bouées lumineuses, est-ce que ce  
23 sont des bouées électriques ou au gaz?

24 R La majorité sur le Fleuve St-Laurent  
25 sont au gaz; il en a 116 au gaz, et le reste, ce sont  
26 des bouées électriques.

27 C A toutes fins pratiques, quelle est la  
28 différence entre l'efficacité d'une bouée au gaz et  
29  
30





1  
2  
3 l'efficacité d'une bouée électrique?

4 R Bien, il y a des avantages et des  
5 désavantages pour les deux genres de bouées; la bouée  
6 au gaz donne un feu plus considérable et plus facile  
7 à apercevoir. La divergence, aussi, est un peu plus  
8 grande.

9 C La divergence, qu'est-ce que vous  
10 entendez?

11 R C'est-à-dire que la bouée peut s'in-  
12 cliner d'un angle supérieur, et le feu reste quand  
13 même visible dans son ensemble à cause du foyer de  
14 la lanterne.

15 Maintenant, les bouées électriques  
16 ont certains avantages qu'elles peuvent plus difficile-  
17 ment se détraquer ou avoir des ennuis mécaniques;  
18 et aussi, quand elles sont frappées ou qu'elles sont  
19 submergées d'une façon ou d'une autre, eh bien, la  
20 bouée électrique, assez souvent va rester en opération,  
21 tandis que la bouée au gaz va s'éteindre.

22 O Est-ce qu'elle est plus facile à retra-  
23 cer si elle est submergée?

24 R C'est-à-dire qu'elle ne reste pas sub-  
25 mergée; elle va simplement sous l'eau et elle revient.

26 Q Est-ce que ces bouées sont munies de  
27 réflecteurs pour radar?

28 R Voici: Toutes les pointes intérieures  
29  
30





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

N. PAQUET  
Com. Enquête  
EX. - 137 -

des coins sont marquées par des bouées à feux clignotants rapides et par des réflecteurs de radar.

Q Et à part ces aides qui comprennent dix feux d'enlignement, des bouées, est-ce que vous en avez d'autres dans votre district?

R Oui.

Q Soit des aides radiophoniques, radio-électroniques?

R Non, nous n'avons aucune de ces aides-là; nous avons seulement, en plus de ces bouées lumineuses, nous avons des bouées cylindriques, des bouées coniques, il y en a 245 sur le St-Laurent, entre Montréal et Portneuf.

Q Quant aux feux d'enlignement, est-ce que vous avez des données sur leur efficacité, l'an dernier, disons?

R Bien, l'an dernier, nous avons eu - nous avons reçu 301 rapports au cours de l'année.

Sur ces 301 rapports, il y en avait 91 qui concernaient des phares d'enlignement alimentés par le courant hydro-électrique; et sur ces 91 lumières rapportées hors de service, il y avait quand même le feu d'urgence qui était en opération à ce moment-là.

Q Est-ce que tous les feux d'enlignement dans votre district sont munis de feux d'urgence?







ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

N. PAQUET  
Com. Enquête  
EX. - 138 -

1

2

3 R

La très grande majorité; il y a quelques exceptions.

4

5 C

Combien, à peu près?

6 R

Ah, peut-être une dizaine.

7 Q

Et ces dix feux d'enlignement qui ne sont pas munis de feux d'urgence, est-ce que vous pouvez les situer, à peu près? Est-ce qu'ils sont dans des endroits stratégiques?

8

9

10

11 R

Non, évidemment, ce sont des feux habituellement - on en a à Trois-Rivières même, dans le port de Trois-Rivières où il y a tellement de lumières dans l'arrière-plan qu'une lumière d'urgence courrait la chance d'être perdue à cause de son intensité un peu moindre.

12

13

14

15

16

17 Q

Maintenant, quant aux feux d'enlignement, est-ce que vos records démontrent qu'aucun de ces feux aient été éteints totalement en aucun temps, l'an dernier?

18

19

20

21 R

Bien là, il faudrait que je repasse la liste au complet; ça peut arriver que le feu soit éteint complètement.

22

23

24 C

C'est-à-dire, le feu principal et le feu d'urgence?

25

26 R

Oui, ça peut arriver.

27 Q

Et l'année mil neuf cent soixante-deux (1962), est-ce que c'est une année représentative de

28

29

30





1

2

3 l'efficacité de vos feux d'enlignement?

4 R Bien, en moyenne, je dirais que oui,  
5 parce que j'ai mentionné tout à l'heure trois cent  
6 soixante et un (361) rapports; ça comprend les bouées  
7 et les feux d'alignement, et ça comprend toutes les  
8 bouées déplacées et tout ça.

9 Q Vous avez mentionné 91 rapports concer-  
10 nant des feux d'enlignement?

11 R Oui, mais ça, ces 91 rapports concernent  
12 des feux d'enlignement où la lumière d'urgence était  
13 quand même en opération.

14 C Oui. Maintenant, vos records dé-  
15 montrent-ils s'il y a eu des cas où la lumière d'ur-  
16 gence n'était pas en opération?

17 R Non, je n'ai pas fait la statistique;  
18 seulement, ça peut se trouver dans le rapport.

19 Q Croyez-vous que ce soit un nombre  
20 considérable?

21 R Bien, je ne crois pas, parce que si  
22 vous considérez que normalement nous recevons le rapport  
23 le matin, nécessairement, c'est au cours de la nuit  
24 ou le soir tard que le rapport a été fait; alors,  
25 nous recevons le rapport le matin à huit heures, et  
26 habituellement, dans la journée, le phare est remis  
27 en service.

28 Q Comment recevez-vous ces rapports?

29

30





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

N. PAQUET  
Com. Enquête  
EX. - 140 -

1  
2  
3 R Bien, ces rapports sont communiqués  
4 soit par les pilotes, soit par le surveillant, soit  
5 par une goélette, quand il n'y a pas de pilote, le  
6 propriétaire du bateau; c'est communiqué habituellement  
7 au poste de radio le plus proche, et c'est transmis  
8 par télé-type jusqu'à Sorel, au bureau des signaux  
9 qui nous transmettent le messsge le matin.

10 Q Maintenant, qu'est-ce que vous faites  
11 quand vous recevez un rapport?

12 R Bien, immédiatement, s'il s'agit d'un  
13 phare où il y a un surveillant, nous communiquons  
14 avec le surveillant pour qu'il vérifie si c'est  
15 seulement une lumière à changer, ou si c'est un  
16 défaut qui demande notre intervention.

17  
18 Alors, lui, habituellement, demeure  
19 tout près; il se rend compte de la situation et  
20 nous fait rapport immédiatement.

21 S'il n'y a pas de surveillant, nous  
22 nous rendons immédiatement sur les lieux, par terre  
23 ou par eau, s'il n'y a pas d'autre moyen.

24 Q Parmi tous ces feux d'enlignement,  
25 ces 120 feux d'enlignement, combien y en a-t-il qui  
26 soient sous la surveillance d'une personne?

27 R Au-delà de 100.

28 C Et les autres sont laissés sans surveil-  
29 lant?





1  
2  
3 R Pardon - 80.

4 Q 80. Et les autres sont laissés  
5 sans surveillance?

6 R Ils sont laissés dans surveillance.

7 Q Absolument personne...

8 R Non, parce que ces phares-là sont  
9 situés dans des îles où il n'y a pas d'habitation, et  
10 ce serait inutile d'avoir un surveillant qui ne pourrait  
11 pas se rendre pour faire la réparation.

12 Q Maintenant, est-ce que vous avez  
13 reçu des plaintes ou des remarques quelconque concer-  
14 nant une diminution du pouvoir des lumières, du fait  
15 que le feu d'urgence soit mis en fonctions?

16 R Bien, voici, il n'y a pas eu de  
17 plainte; c'est une chose évidente, la capacité de  
18 la lumière d'urgence est inférieure à la capacité  
19 du phare normal; d'ailleurs, c'est une des raisons  
20 qui font que le phare nous est rapporté par les  
21 pilotes; ils nous informent qu'un phare a diminué  
22 d'intensité, ou que même, parfois, on va nous dire que  
23 le phare est éteint.

24 Alors, nous nous rendons sur les lieux,  
25 et nous faisons la réparation.

26 Q Est-ce qu'en aucun temps on s'est plaint  
27 que cette capacité diminuée ne soit pas adéquate pour  
28 fins de navigation?  
29  
30







1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30

R Bien, je n'ai jamais reçu de plainte de ce genre-là; je ne sais pas si ça s'est déjà fait.

Q Maintenant, est-ce que vous avez eu des commentaires adverses sur l'efficacité de vos feux d'enlignement?

R Oui, c'est arrivé parfois, mais il faudrait, dans chaque cas, refaire un peu l'historique du cas, parce que parfois il existe probablement soit des malentendus, ou il peut arriver - ça peut arriver qu'on fasse une réparation, et, comme c'est quelque chose de mécanique, ça peut manquer le soir suivant.

Ca, c'est des choses qui peuvent arriver.

Q Est-ce que c'est arrivé souvent, l'an dernier?

R L'an dernier, non.

Q Et, l'année précédente?

R Bien, l'année précédente, je n'ai pas feuilleté le dossier, mais je ne crois pas; ce ne sont pas des choses qui arrivent souvent.

C Maintenant, quant à vos bouées, pouvez-vous nous faire part de statistiques sur leur efficacité?

R Bien, comme je vous dis, je n'ai pas séparé les bouées des phares; nous avons eu, en tout et partout, 301 rapports. Là-dessus, il y a 34 rapports qui se sont avérés, je dirais, pas faux, mais





1  
2 enfin, après vérification, ce n'était pas exact;  
3 c'est peut-être un manquement momentané, mais l'aide  
4 était en opération lorsque nous l'avons vérifié.

5 Q Alors, vérifiez votre liste, et en  
6 rapports sérieux ...

7 R Si vous enlevez ces 34 rapports de  
8 301, il en reste 267; et sur ces 267, comme je vous  
9 ai dit, il y en avait 91 où la lumière d'urgence était  
10 en opération, ce qui veut dire qu'il reste 176 rap-  
11 ports pour l'année où une aide à la navigation était  
12 définitivement hors de service complètement, hors  
13 de service pendant un certain temps.

14 Q Et parmi ces aides à la navigation,  
15 ces 176, y avait-il des bouées?

16 R Il y avait des bouées.

17 C Il pourrait y avoir aussi des feux  
18 d'enlignement?

19 R Il pourrait y avoir des feux d'enli-  
20 gnement; - il y a des feux d'enlignement.

21 Q Il y a des feux d'enlignement?

22 R Il y a des feux d'enlignement, mais  
23 la majorité qui reste est constituée surtout par des  
24 rapports sur des bouées.

25 C Maintenant, est-ce que ces rapports  
26 indiquent le fait que le feu d'une bouée soit en panne,  
27 le fait qu'une bouée soit déplacée ou soit absente  
28 complètement?  
29  
30





1  
2  
3 R Oui, ça inclut les bouées déplacées  
4 par la glace, frappées par les bateaux; même des  
5 bouées qui ont été farappées, et il n'y avait aucun  
6 dommage, après vérification. En somme, ça inclut  
7 tous les manques des aides à la navigation dans le  
8 district.

9 Q Maintenant, est-ce que vous auriez des  
10 rapports sur les bouées qui sont déplacées?

11 R Des bouées qui sont déplacées..... non,  
12 ce que j'ai comme données, c'est les bouées qui sont  
13 ..... qui ont été frappées, et puis qui ont été mises  
14 hors d'usage à cause de ça; mais ça comprend leur  
15 déplacement et l'extinction, ou même, dans certains  
16 cas, le dommage.

17 Q Est-ce que ces bouées sont en position  
18 douze mois par année?

19 R Non, toutes les bouées lumineuses,  
20 comme dans le district de Québec, sont enlevées à  
21 l'automne et replacées au printemps.

22 Q Et durant l'hiver...

23 R Durant l'hiver, nous avons cent quelques  
24 bouées d'hiver qui sont placées aux endroits straté-  
25 giques, à la place de bouées lumineuses.

26 Q vous parlez d'endroits stratégiques;  
27 qu'est-ce que vous voulez dire?

28 R Les bouées qui marquent les courbes,  
29  
30







1  
2  
3 par rapport aux bouées qui vont marquer une course  
4 un peu longue.

5 Q Est-ce que vos feux d'enlignement  
6 fonctionnent à l'année?

7 R Oui.

8 Q Maintenant, est-ce que vous pouvez  
9 nous donner un aperçu de l'évolution des aides à la  
10 navigation dans votre district? Je comprends que  
11 vous n'êtes là que depuis mil neuf cent soixante et  
12 un (1961), mais vous avez peut-être pu vous familia-  
13 riser...

14 R Bien, j'étais ingénieur régional, avant  
15 de devenir agent; ça fait cinq ans que je suis au  
16 ministère.

17 Quand je suis arrivé au ministère,  
18 il y avait un groupe de feux d'enlignement qui étaient  
19 encore - qui **utilisaient** encore l'huile comme  
20 combustible, et tous ces phares ont été transformés  
21 pour employer l'énergie électrique.

22 Il y avait certains phares sur le Lac  
23 St-Louis qui utilisaient du gaz, et ces phares aussi  
24 ont été transformés pour utiliser l'électricité.

25 Q A votre connaissance, est-ce que l'effi-  
26 cacité des aides à la navigation a été augmentée  
27 de cette façon?

28 R Définitivement.  
29  
30





1  
2  
3 Q Est-ce que vos documents, vos records  
4 pourraient nous indiquer le maximum, - le nombre  
5 de jours de pannes de certaines de vos aides?

6 R Oui, ici, il y a eu, au mois d'avril,  
7 pendant la période de pose des bouées, une aide qui  
8 est restée - c'est une bouée qui avait été frappée  
9 par un navire et qui a été déplacée, cette aide-là  
10 a été déplacée - nous a été rapportée le dix-  
11 sept ( 17) avril, et elle a été replacée le vingt-  
12 quatre (24) avril.

13 Q Alors, un total de sept jours?

14 R Un total de sept jours.

15 Q Est-ce que ça serait le maximum?

16 R C'est le maximum, et ça n'arrive à peu  
17 près jamais; c'est une circonstance un peu particu-  
18 lière par le fait que c'était pendant la période de  
19 pose des bouées, et que le bateau était occupé à poser  
20 des bouées dans une autre partie du fleuve.

21 Q Sauf cet exemple que vous venez de  
22 donner, quel serait le nombre maximum de jours?

23 R Ca ne se compte pas en jours, ça se  
24 compte en heures; c'est habituellement réparé la même  
25 journée que nous recevons le rapport.

26 Q Dans les 24 heures?

27 R En-dedans de 24 heures.

28 Q Ces pannes dans les aides, est-ce que  
29 vous les annoncez d'une façon quelconque au trafic  
30





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

N. PAQUET  
Com. Enquête  
EX. - 147 -

1  
2  
3 maritime?

4 R Bien voici: Quand il s'agit de phares,  
5 de bouées éteintes, et que nous savons que nous devons  
6 - que nous pouvons la réparer dans la journée, nous  
7 ne faisons pas de rapport spécial; nous la réparons  
8 et tout est dit.

9 C Maintenant, si vous ne la réparez pas  
10 durant la même journée, qu'est-ce que vous faites?

11 R S'il n'y a pas moyen de la réparer dans  
12 la même journée, nous la faisons "broadcaster", nous  
13 faisons publier à la radio, par message radiophonique,  
14 pour que tout le monde en soit instruit.

15 Q Savez-vous quel endroit est couvert  
16 par radio?

17 R Dans un cas comme celui-là, nous  
18 faisons - nous avisons le poste de Montréal et le  
19 poste de Trois-Rivières, qui couvre à peu près tout  
20 notre territoire.

21 Q Est-ce que vos records révèlent qu'il  
22 y a eu consultation entre le ministère et le pilotes,  
23 ou le ministère et les armateurs concernant les aides...

24 LE PRESIDENT:

25 Je crois que vous commencez un nouveau  
26 sujet.

27  
28 Me MAURICE JACQUES,  
29 pour la Commission:  
30





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

N. PAQUET  
Com. Enquête  
EX. - 148 -

Oui Votre Seigneurie.

LE PRESIDENT:

Alors, si vous commencez un nouveau sujet,  
nous allons ajourner à demain matin  
à dix heures.

ADVENANT 5:05 HEURES P.M., LA COUR EST  
AJOURNEE AU LENDEMAIN A 10:00 HEURES A.M.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN POUR LE MOMENT -

Je, soussigné, sténographe officiel,  
étant dûment assermenté, certifie par  
les présentes que la déposition ci-  
dessus est la transcription exacte et  
fidèle de mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY  
Sténographe Officiel.



12345

6789

101112131415

16

171819202122

23242526272829

303132333435

36373839404142

434445464748

495051525354555657585960

6162636465666768697071727374757677787980

81828384858687888990919293949596979899100

ROYAL COMMISSION<sup>2</sup>

ON

PILOTAGE

HEARINGS

HELD AT

MONTREAL QUEBEC

ORIGINAL

VOLUME No.:

DATE:

37 (Texte français)

26th du juin

OFFICIAL REPORTERS

ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
BOARD OF TRADE BLDG.  
11 ADELAIDE ST. W.  
TORONTO

364-5865

364-7383





COMMISSION ROYALE D'ENQUÊTE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

---

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S. Président  
Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,  
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,  
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

---

Me MAURICE JACQUES,  
Procureur de la Commission:

Me MARC LALONDE, c.r.,  
Me B. CAMPBELL,  
Proc. de la Fédération des Pilotes du St-Laurent,  
Proc. de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent,  
Proc. de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central,  
Proc. de la Corporation des Pilotes du Port de Montréal,  
Proc. de la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la  
Voie Maritime du St-Laurent,  
Proc. de la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent:

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,  
Proc. de Merchant Service Guild:

Me J. MAHOONEY,  
Me C. MASON,  
Proc. de Dominion Marine Asso.:

Me JEAN BRISSET, c.r.,  
Me H. COLLETTE,  
Proc. de la Fédération des Armateurs du Canada:

Me J.M. JACQUES,  
Proc. du Conseil des Ports Nationaux du Canada:

---

VOLUME II - Page 149 à 212

TEXTE FRANCAIS - SEANCE DU 26 JUIN 1963.





COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE  
PILOTAGE MARITIME.

---

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.,  
Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r. commissaire,  
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire.

Le vingt-sixième jour de juin, l'an  
mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme  
témoin:

NOEL PAQUET - EXAMEN EN CHEF CONTINUE.

Me MAURICE JACQUES,  
pour la Commission:

Q Monsieur Paquet, faisant suite à la  
dernière question que je vous ai posée, qui était  
celle-ci: Est-ce qu'il y a eu des consultations  
entre votre ministère ou vous-même, les Armateurs  
ou les Pilotes concernant les aides à la navigation  
dans votre district?

R Consultations..... il faut s'entendre.  
Nous avons reçu des recommandations, soit par lettre,  
soit de vive voix, concernant certaines aides -  
des améliorations qu'on pourrait faire, et à chaque







ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

N. PAQUET  
Com. Enquête  
EX. - 150 -

1  
2  
3 fois, ces recommandations ont été étudiées; nous  
4 leur donnons suite dans la mesure du possible.

5 Q Et pouvez-vous nous donner la nature  
6 de ces recommandations?

7 R Bien, ça couvre un champ assez large;  
8 vous avez, par exemple, des recommandations concer-  
9 nant le remplacement de bouées non lumineuses par  
10 des bouées lumineuses, la pose de bouées à de nou-  
11 veaux endroits, le renforcement de certains feux,  
12 la façon d'enlever les bouées, ou plutôt quelles  
13 bouées on devrait laisser jusqu'à la dernière  
14 minute, à l'automne, autant que possible; les  
15 choses de ce genre-là.

16 Q Et de qui viennent ces recommandations?

17 R Ces recommandations viennent.....  
18 nous sont venues généralement des pilotes.

19  
20 Maintenant, comme je vous ai dit,  
21 je ne pourrais pas dire nécessairement si c'est d'un  
22 corps officiel ou d'un groupe de pilotes en parti-  
23 culier; certaines recommandations nous sont venues  
24 aussi de propriétaires de petits navires sur le  
25 St-Laurent.

26 Il y a d'autres recommandations qui  
27 nous sont parvenues par l'entremise des quartiers  
28 généraux à Ottawa, qui venaient de la Dominion  
29  
30





N. PAQUET  
Com. Enquête  
EX. - 151 -

Marine Association, je crois.

Q                   Maintenant, lorsque vous recevez des recommandations de groupes de pilotes, est-ce que vous faites part de ces recommandations-là aux représentants des Armateurs, afin d'obtenir leur point de vue?

R                   Bien, pas généralement, parce que, je crois que dans la plupart des cas, comme il s'agit de bouées - de changer une bouée non lumineuse par une bouée lumineuse, ou des choses de ce genre-là, bien, ce n'est pas arrivé tellement souvent que nous avons fait part de ces recommandations-là.

Q                   Est-ce que périodiquement, la position des bouées est vérifiée par votre département?

R                   Bien, voici: Nous avons normalement deux bateaux sur le Fleuve St-Laurent et un sur le lac St-Louis, qui fait la patrouille, habituellement; ils se trouvent à croiser la section du fleuve qui est sous notre juridiction, et chaque fois qu'ils passent près d'une bouée, ils ont la mission d'en vérifier l'emplacement et le fonctionnement.

Q                   L'emplacement et le fonctionnement?

R                   Oui.

Q                   Maintenant, comment ces bouées-là sont-elles placées? Comment détermine-t-on la position où l'on doit placer la bouée?





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

N. PAQUET  
Com. Enquête  
EX. - 152

1  
2  
3 R Dans notre district, la façon qu'on  
4 procède est celle-ci: Nous travaillons en très  
5 étroite collaboration avec le service du chenal  
6 maritime du St-Laurent à Montréal; ils ont adopté,  
7 pour leur usage, des cartes à grandes échelles où  
8 la position des bouées et marquée de façon précise,  
9 et les bouées, au printemps, sont placées, avec  
10 l'aide d'ingénieurs qui nous sont fournis par le  
11 service du chenal maritime.

12 Q Maintenant, savez-vous s'il existe  
13 sur les lieux du St-Laurent, dans votre district,  
14 des aides à la navigation destinées à permettre  
15 à vos navires de fixer leur position pour placer  
16 les bouées?

17 R Bien, comme je vous l'ai dit, pour  
18 la vérification exacte de la position des bouées,  
19 ce travail est fait par les ingénieurs du service  
20 maritime du St-Laurent.

21 Q Et non pas par votre service?

22 R Bien, ils le font, pour une vérification,  
23 disons, qui n'est pas nécessairement une vérification  
24 au point; mais à chaque fois qu'il s'agit d'une  
25 position de bouée qui est très importante - je veux  
26 vous donner la différence, à ce moment-là, d'une bouée  
27 qui marque le coin d'une courbe, d'une bouée qui peut  
28 être dangereuse, s'il y a doute, nous demandons à ce  
29  
30







ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

N. PAQUET  
Com. Enquête  
EX. - 153 -

1  
2  
3 moment-là aux ingénieurs du Service Maritime de  
4 vérifier au sextant, avec les points de repère  
5 qu'ils ont sur la rivière.

6 C Maintenant, ces points de repère là,  
7 est-ce que vous les connaissez, vous-même?

8 R Bien, j'en connais une bonne partie,  
9 oui.

10 Q Est-ce que ce sont des points de  
11 repère qui sont en position douze mois par année?

12 R Oui, ce sont des points qui ont été  
13 triangulés; ce sont en particulier les phares,  
14 certains amers spéciaux qui sont pas mal - qui  
15 servent soit pour déterminer la position de sondage  
16 et aussi pour déterminer la position des bouées.

17 Q Ces amers spéciaux que vous mentionnez,  
18 est-ce qu'ils sont indiqués sur les cartes?

19 R La plupart du temps, oui, je crois.

20 C Maintenant, monsieur Paquet, dans un  
21 autre ordre d'idée, est-ce que depuis que vous êtes  
22 au service, vous avez eu des cas d'obstacles à la  
23 navigation, dans votre district?

24 R Bien, des cas d'obstacles, il y en a  
25 de deux sortes: Il y a évidemment les cas où il y a  
26 des dragues qui sont au travail pour approfondir ou  
27 élargir le chenal.

28  
29 Alors, ces dragues sont sous la sur-  
30







ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

N. PAQUET  
Com. Enquête  
EX. - 154 -

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30

veillance du service de la voie maritime du St-Laurent; et il y a eu aussi, à ma connaissance, deux cas d'obstruction, deux cas majeurs d'obstruction à la navigation: L'un est le naufrage du Federal Express, dans le port de Montréal...

Q Oui?

R Et l'autre est un remorqueur qui avait voulu dans le lac St-Louis, il y a plusieurs années, qu'ils ont trouvé au moment du creusage de la voie maritime.

C Maintenant, le cas du Federal Express, est-ce que ce navire-là a empêché d'une façon quelconque la circulation normale sur le fleuve?

R Bien, voici ce qui est arrivé: La Federal Express a coulé, je crois, dans la soirée - je ne pourrais pas déterminer l'heure exactement - l'accident était arrivé vers minuit, et la navigation dans le port de Montréal a été complètement interrompue pendant..... jusqu'au lendemain avant-midi vers dix heures et demie, je crois.

C Et puis, l'autre cas que vous avez mentionné?

R Bien, le cas de Lynn B, un remorqueur qui avait coulé là, ça n'a jamais empêché la navigation.

Tout ce qui est arrivé, c'est.....





N. PAQUET  
Com. Enquête  
EX. - 155 -

1  
2  
3 jusqu'au moment où il a été renfloué, le chenal,  
4 à cet endroit-là étant un peu plus restreint -  
5 d'ailleurs, c'était comme dans cette bonne partie du  
6 chenal sur le lac St-Louis où les travaux n'étaient  
7 pas terminés. Alors, ça s'est terminé à peu près  
8 dans le même temps.

9 Q Est-ce que vous pouvez nous donner  
10 une idée des aides à la navigation qui seraient  
11 endommagées par les navires?

12 R Bien, il arrive dans notre district  
13 - il arrive assez souvent - bien, assez souvent,  
14 relativement assez souvent, pour mil neuf cent  
15 soixante-deux (1962) il y a eu 46 bouées qui ont été -  
16 pardon, il y a eu 44 bouées qui ont été frappées par  
17 des navires.

18  
19 De ce nombre, évidemment, nous ne  
20 savons pas par qui, il y a une certaine quantité de  
21 ces bouées où nous sommes à peu près certains que ce  
22 sont des chalands en touage, qui passent sur les  
23 bouées, qui les heurtent ou les entraînent, qui les  
24 déplacent.

25 Par contre, il y a certains cas que  
26 nous avons pu vérifier, il y a eu une bouée entre  
27 autre qui a été frappée par le Cristal Sapphire.

28 Q Pardon? Le nom du navire?  
29  
30





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

N. PAQUET  
Com. Enquête  
EX. - 156 -

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30

R Cristal Sapphire.

Q Quel genre de navire est-ce?

R C'est un navire de cargo général,  
je crois.

Q Quel était le pavillon du navire?

R. Ah là, je ne pourrais pas..... je ne  
me souviens pas.

Q Est-ce que c'est un gros navire ou  
un petit navire?

R Assez gros, relativement; ce n'est  
pas parmi les très gros navires, mais je crois que  
c'est un navire d'un certain tonnage.

Q Est-ce un navire des hautes mers  
ou des Grands Lacs?

R Je crois que c'est un navire des  
hautes mers, mais je ne pourrais pas l'affirmer.  
Je n'ai pas d'idée - j'ai simplement eu le nom  
et le rapport.

Q Je vois. Maintenant, vous avez dit  
que vous suspectiez que certaines bouées avaient été  
endommagées par des chalands en remorque. Qu'est-  
ce qui vous fait dire ça?

R Bien, c'est qu'il y a un certain  
nombre de ces bouées-là qui sont endommagées, qui  
sont justement dans des endroits où il se fait du  
dragage, ou bien dans des endroits où il y a un







N. PAQUET  
Com. Enquête  
EX. - 157 -

1  
2  
3 trafic de chalands comme ça; et puis, parfois, on  
4 va trouver des morceaux de bois qui sont restés pris  
5 après la bouée.

6  
7 Alors, on a au moins une bonne pré-  
8 somption que ça vient d'un chaland.

9 Q Maintenant, à part cette incidence  
10 particulière, est-ce que vous avez pu déceler un  
11 endroit particulier où les bouées étaient endommagées  
12 plus souvent qu'ailleurs?

13 R A part ces endroits-là, non; ça peut  
14 arriver à peu près n'importe où sur le fleuve,  
15 quoique ça arrive..... il a été un certain temps  
16 où ça arrivait un peu plus fréquemment dans le port  
17 de Montréal.

18 Q A votre connaissance, est-ce qu'il y a  
19 eu des accidents dans votre district, qui auraient  
20 été causés par des aides à la navigation qui n'auraient  
21 pas été en position exacte?

22 R Pas à ma connaissance.

23 Q Pas à votre connaissance. Merci,  
24 monsieur.

25 TRANSQUESTIONNE par Me MARC LALONDE, c.r.,  
26 pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

27 C Monsieur Paquet, avez-vous été agent  
28 régional dans une autre circonscription que Sorel,  
29  
30





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

N. PAQUET  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 158 -

1  
2  
3 antérieurement?

4 R Non monsieur.

5 Q Quand commencez-vous à enlever les  
6 bouées dans votre section?

7 R Habituellement, ça arrive à la fin  
8 du mois de novembre, la dernière semaine de novembre;  
9 parfois jusqu'au début de décembre. J'entends pour  
10 le chenal principal, dans le chenal du nord. Dans  
11 le chenal de Repentigny, Lanoraie, ça se fait ha-  
12 bituellement dans la troisième semaine de novembre,  
13 environ.

14 Q Et à quel moment, habituellement, toutes  
15 les aides à la navigation sont-elles remises en fonc-  
16 tions au printemps?

17 R Là, la période est encore plus va-  
18 riable, parce que tout dépend de la condition des  
19 glaces.

20 Ca peut varier. On peut commencer  
21 entre..... normalement, entre le sept (7) avril, et  
22 on peut commencer entre le sept (7) avril et le quinze  
23 (15) avril.

24 Q Quand est-ce que vous finissez, vrai-  
25 ment?

26 R Nous calculons environ une semaine pour  
27 poser les bouées lumineuses, et tout près d'une autre  
28  
29  
30





N. PAQUET  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 159 -

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30

semaine pour finir de poser toutes les bouées non lumineuses.

Alors, ça prend toutprès de quinze jours.

Q Ca voudrait dire que vers la fin de la troisième semaine d'avril, on pourrait espérer que toutes les aides soient en fonctions?

R Bien, la troisième semaine, tout dépend du..... de la condition de la glace. Si nous commençons vers le quinze (15) avril, comme c'est arrivé déjà, nécessairement, ça va à la toute fin du mois d'avril.

O Est-ce que c'est déjà arrivé que toutes les aides n'étaient en fonctionnement qu'au début de mai?

R C'a arrivé dans le passé.

Il semble, actuellement, que dû au changement de conditions du régime du fleuve, que nous parvenons à poser les aides un peu plus à bonne heure que ça, normalement; mais il peut toujours arriver une année un peu spéciale.

Q Qu'est-ce que vous avez comme aide en service durant la saison d'hiver?

R Durant la saison d'hiver, nous avons d'abord toutes nos rangées, nos lignes qui marquent le chenal principal du St-Laurent, qui sont en fonctions,





N. PAQUET  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 160 -

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30

normalement.

Maintenant, nous avons en plus, entre Portneuf et Montréal, 117 bouées d'hiver qui sont mises en place à l'automne.

Sur le Lac St-Louis, dans la partie du "seaway", nous mettons des bouées, mais il n'y a aucune navigation de la rivière, présentement.

Q Qu'est-ce que vous entendez lorsque vous dites que les enlignements sont normalement en fonctions?

R Bien, voici, c'est que nous faisons des efforts pour qu'ils soient en fonctions; seulement, ce qui arrive, c'est que étant donné que la navigation de nuit est à peu près nulle, si une de ces aides vient à manquer, bien, il arrive que le rapport nous est fait parfois très longtemps après que c'est arrivé.

Alors, aussitôt que nous pouvons le faire, nous les remettons en opération; mais ça peut prendre quelque temps.

Q Ca peut prendre combien de temps, au maximum?

R Tout dépend du moment où le rapport nous est fait, et puis de l'accessibilité de la lumière;







N. PAQUET  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 161 -

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30

il y a certaines lumières, en hiver, qui nous ne pouvons atteindre pratiquement que par hélicoptère.

Q Ca, ça peut prendre combien de temps?

Est-ce que vous parlez en termes d'heures ou en termes de semaines?

R Non, à ce moment-là, c'est au moins en termes de jours. Tout dépend, s'il y a un brise-glace dans les environs, et surtout si le brise-glace est équipé d'un hélicoptère, c'est assez facile, à ce moment-là, de faire la réparation.

Par contre, si le brise-glace est employé ailleurs, bien, il y a certaines aides que nous ne pouvons pas atteindre à ce moment-là.

Q Et ces lumières d'enlignement, est-ce qu'elles sont en fonctions sur tout le trajet, tout le parcours?

R Tout le parcours sous ma juridiction, de Portneuf à Montréal.

Q Est-ce que vous en avez ici, sur le Lac St-Pierre?

R Oui.

Q Est-ce qu'elles sont en fonctions durant l'hiver, durant la saison d'hiver?

R Bien, là, sur le Lac St-Pierre, nous avons un cas un peu spécial: C'est que les deux lu-





N. PAQUET  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 162 -

1  
2  
3 mières d'enlignement d'avant, sur le Lac St-Pierre,  
4 sont..... les deux lumières normales, les lumières  
5 d'été sont remplacées pour l'hiver, étant donné que  
6 la base est trop peu élevée au-dessus de l'eau,  
7 les structures permanentes de ces bouées, pour la  
8 glace au printemps.

9  
10 Alors, nous remplaçons ces deux  
11 structures par de grosses bouées ou des structures  
12 moins dispendieuses, et évidemment, quand la glace -  
13 quand la débâcle arrive, il arrive que ces lumières-  
14 là disparaissent.

15 Q Il arrive que ces lumières-là dispa-  
16 raissent? C'est arrivé à votre connaissance?

17 R Oui, ça arrive presque à tous les  
18 printemps.

19 Q Et quelle est la largeur du chenal à  
20 cet endroit-là, environ?

21 R Cinq cent cinquante pieds (550').

22 Q Et c'est arrivé plus qu'une fois que  
23 ces bouées-là disparaissent au printemps?

24 R Presque à tous les printemps.

25 Q Combien est-ce que ça peut prendre de  
26 temps pour aller les replacer, à ce moment-là?

27 R Bien, les replacer - nous pouvons  
28 certaines fois replacer la bouée sur le pilier, sur  
29  
30





1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30

la base; d'autres fois, ce n'est pas possible, et pour placer la structure permanente, il faut attendre que l'eau ait suffisamment baissé, alors, ce qui veut dire qu'il arrive que ça peut attendre jusqu'au mois de mai, parfois, dépendant du régime de l'eau, parfois jusqu'au mois de mai.

Q                   Parfois jusqu'au mois de mai. Et les autres bouées que vous avez durant la saison d'hiver, est-ce qu'elles sont - est-ce que ces bouées-là sont déplacées fréquemment, aussi?

R                   Au printemps, elles sont pas mal déplacées par la glace, quand le débâcle s'est faite; même, durant l'hiver, il arrive que des embâcles se forment, et que certaines de ces bouées-là sont déplacées.

                  A chaque fois qu'il y a moyen, les brise-glace les replacent ou les remplacent si elles sont disparues.

Q                   Dans les statistiques que vous avez citées hier, vous avez tous les cas de déplacements de bouées, même ceux qui sont survenus durant la saison d'hiver?

R                   Non.

Q                   Alors, si je comprends bien, les statistiques que vous avez données hier, s'appliquent à la saison d'été?







ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

N. PAQUET  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 164 -

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30

R                   A la saison d'été, à partir du premier  
(1er) avril. Ces statistiques-là couvrent - pas  
du premier avril, disons, partir de la pose des  
bouées, alors, vers le dix (10) avril, jusqu'à la levée  
des bouées le premier (1er) décembre, ou un peu plus  
tard.

Me MAURICE JACQUES,  
pour la Commission:

Q                   En d'autres mots, les statistiques  
couvrent les bouées d'été?

R                   C'est ça.

Me MARC LALONDE, c.r.,  
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q                   Mais, comme vous avez dit, elles vont  
commencer à être placées vers le quinze (15) avril;  
ça peut couvrir la période du quinze (15) avril à la  
troisième semaine de novembre?

R                   Non, ça couvre plus loin que ça; ça  
peut couvrir jusqu'à la fin de la levée des bouées,  
alors, c'est-à-dire, vers le quinze (15) décembre.

Q                   Maintenant, vous ne prenez aucune  
statistique des déplacements des bouées l'hiver?

R                   L'hiver, non.

C                   Est-ce que vous avez quand même des  
rapports qui vous sont faits sur les déplacements de





N. PAQUET  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 165 -

1  
2  
3 bouées l'hiver, ou les lumières d'enlignement?

4 R Oui, ça, ça nous arrive seulement,  
5 comme je vous dis, les lumières d'enlignement,  
6 c'est quand même assez rare; ce sont les brise-  
7 glace en particulier qui nous font ces rapports.

8 En somme, les phares - les lumières  
9 des phares ne servent, la plupart du temps, que  
10 dans certains cas d'urgence, lorsqu'un brise-glace  
11 n'est pas en position de se mettre à l'abri pour  
12 la nuit, ou parfois un bateau qui va vouloir atteindre  
13 une destination avant la nuit, avant d'amarrer pour  
14 la nuit.

15 Q Maintenant, est-ce que vous recevez  
16 des rapports de tous les déplacements de bouées  
17 durant l'hiver?

18 R Non, pas nécessairement.

19 Q Pas nécessairement?

20 R Pas nécessairement, parce qu'il y a  
21 certaines de ces bouées-là qui, à un moment donné,  
22 sont couvertes de glace. Alors, un bateau qui  
23 s'adonne à passer à cet endroit-là, il peut supposer  
24 que la bouée est là, et qu'elle est à sa position,  
25 mais pas nécessairement - qu'elle n'y est pas  
26 nécessairement.

27 Q Est-ce que ça arrive assez fréquemment  
28 que dans votre section les bouées soient recouvertes  
29  
30





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

N. PAQUET  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 166 -

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30

de glace?

R Oui, elles sont recouvertes de glace quand les..... avant que les brise-glace montent, la couverte de glace se forme, et à ce moment-là, il peut y avoir des mouvements de glace qui vont recouvrir complètement une bouée.

Q Est-ce que vous auriez une idée à savoir si c'est fréquent ou très rare?

R Bien là, franchement, je n'ai pas tellement d'expérience du côté brise-glace; alors .....

Q Mais les déplacements de bouées, est-ce que, sur la base des rapports que vous recevez - vous êtes loin de recevoir tous les rapports immédiatement - est-ce que vous en recevez quand même assez fréquemment, durant l'hiver, enfin, entre le premier (1er) décembre et le quinze (15) octobre?

R Durant l'hiver, on en reçoit fréquemment..... je ne dirai pas: Tellement fréquemment; il y a certainement plus de déplacements de bouées qu'en reçoit de rapports.

Q Et est-ce que ce sont les brise-glace eux-mêmes qui les reposent?

R Habituellement, oui, ce sont les seuls vaisseaux disponibles qu'on puisse avoir pour reposer





1  
2  
3 les bouées, à ce moment-là.

4 Q En ce qui concerne les points de  
5 référence sur la terre, est-ce que vous avez à peu  
6 près les mêmes améliorations que dans la section de  
7 Québec, à savoir que les amers seraient peints  
8 d'une couleur particulière qui permet de se retrouver  
9 plus facilement? Ou si ce sont encore des amers  
10 qui se confondent, comme on dit, avec la neige,  
11 durant l'hiver?

12 R Nous avons commencé un programme  
13 d'amélioration, il y a déjà quatre ans - nous  
14 n'avons pas terminé, nous avons certaines expé-  
15 riences à faire au début, en particulier de la  
16 durée de cette peinture phosphorescente.

17  
18 Maintenant, nous sommes convaincus  
19 que le programme peut se faire, et il est dans notre  
20 intention de terminer, mais ce n'est pas encore  
21 complété, il y en a probablement..... de mémoire,  
22 je dirais peut-être une soixantaine qui sont pein-  
23 turés de cette façon-là.

24 Q Vous avez mentionné qu'il arrivait  
25 parfois que des bouées soient déplacées, - c'est-à-  
26 dire, vous avez parlé des obstacles à la navigation,  
27 et vous avez mentionné que les dragues constituaient  
28 parfois des obstacles. Pourriez-vous nous dire s'il  
29  
30







ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

N. PAQUET  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 163 -

1  
2  
3 se fait assez fréquemment de draguage dans votre  
4 section?

5 R On peut dire que c'est de façon presque  
6 permanente.

7 C Pourriez-vous nous indiquer les prin-  
8 cipales sections ou parties de votre section où ce  
9 draguage se fait le plus fréquemment, ou encore si  
10 on peut dire que ça se fait sur tout le parcours,  
11 régulièrement?

12 R Bien, on peut dire que ça se fait  
13 sur tout le parcours, parce que c'est une amélioration  
14 constante du chenal.

15  
16 Maintenant, je crois que dans ce  
17 domaine-là, les représentants du chenal maritime  
18 St-Laurent seraient beaucoup plus en mesure de  
19 vous donner des réponses précises.

20 Q Je vous remercie; d'ailleurs, on m'a  
21 dit, de la part de la Commission, qu'il y aurait des  
22 témoins à ce sujet-là

23  
24 Maintenant, il demeure quand même que  
25 lorsqu'il se fait du draguage, ceci peut avoir une  
26 influence sur les aides à la navigation, n'est-ce pas?

27 R Oui, il arrive fréquemment que nous  
28 sommes forcés de déplacer des aides à la navigation  
29 pour protéger, disons, l'endroit où les dragues sont à  
30





1  
2  
3 travailler.

4 Q Excusez-moi, j'ai manqué la fin de  
5 votre réponse?

6 R J'ai dit qu'il arrive fréquemment que  
7 nous sommes obligés de déplacer ces aides à la navi-  
8 gation pour protéger les endroits où les dragues  
9 sont à travailler.

10 Q Est-ce qu'il est arrivé des cas, dans  
11 votre section, où des dragueurs ont déplacé des bouées  
12 sans que vous en soyez prévenu au préalable?

13 R Je n'ai pas de cas précis à la mémoire,  
14 mais je crois que c'est arrivé.

15  
16 Maintenant, dans les cas où nous en  
17 avons eu connaissance, nous avons immédiatement  
18 fait avertir les contracteurs de cesser cette pratique,  
19 et nous avons adopté une certaine cédule.

20 Q Quelle est la cédule que vous avez  
21 adoptée maintenant?

22 R Bien, c'est que d'abord, étant donné  
23 que ces dragues, ces contracteurs travaillent sous  
24 la surveillance du service du chenal maritime du  
25 St-Laurent, quand ils ont besoin de changement de  
26 bouées pour effectuer leur travail, ils doivent  
27 s'adresser à ce service qui, à son tour, communique  
28 avec nous, et nous faisons le changement nous-mêmes  
29  
30





N. PAQUET  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 170 -

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30

sous la surveillance ou sous les directives des ingénieurs du chenal maritime du St-Laurent, et nous publions un avis aux navigateurs en conséquence.

Q Combien de navires avez-vous à votre disposition en vue de réparer les aides à la navigation endommagées ainsi, tant durant la saison régulière de navigation que durant la saison d'hiver de navigation?

R Durant la saison régulière, et en temps normal, nous avons trois navires.

Je dis "en temps normal", parce que cette année, jusqu'à maintenant, nous n'en avons que deux.

En hiver, nous n'avons que les brise-glaces qui peuvent nous donner quelques services, en autant que ça n'interfère pas avec leur propre travail.

Q Ce qui veut dire qu'en hiver, les brise-glaces, leur première tâche est d'ouvrir le chenal, et ensuite...

R Bien, nécessairement, quoiqu'on essaie, autant que possible, de combiner les deux services.

Q Maintenant, au printemps - vous dites que vous avez seulement deux navires en fonction à l'heure actuelle?







ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

N. PAQUET  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 171 -

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30

R Oui.

Q Est-ce que ç'a été la même chose lors de l'installation des bouées? Vous n'aviez que deux navires en service?

R Pour la pose des bouées, généralement, nous avons deux navires sur le St-Laurent, qui posent des bouées, et un sur le lac St-Louis.

Sur le St-Laurent, nous empruntons, pour la période de la pose des bouées, un des bateaux du service du chenal maritime.

Q Ce qui vous fait trois navires sur le St-Laurent?

R A ce moment-là, oui.

Q L'an dernier, est-ce que vous aviez trois navires en service durant la saison?

R Oui.

Q Et l'année précédente?

R Les années précédentes aussi.

Q Est-ce que vous prévoyez avoir à nouveau trois navires, bientôt?

R Oui, il y a un navire présentement en construction, qui doit être accepté aujourd'hui.

Q Je vous souhaite bonne chance.

R Merci.

Q Est-ce que vous jugez que trois navires





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

N. PAQUET  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 172 ..

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30

sont suffisants pour satisfaire aux besoins de  
votre section, à l'heure actuelle?

R Normalement, oui.

Q Qu'est-ce que vous entendez par  
"normalement"? Qu'est-ce qui arrive exceptionnelle-  
ment?

R Bien, exceptionnellement, si par  
exemple il arrivait..... je ne sais pas, une catas-  
trophe quelconque, évidemment, on serait obligé  
de demander de l'aide de l'extérieur, ou si un des  
bateaux faisait défaut.

Q Lorsqu'un des bateaux fait défaut,  
vous n'avez pas de navire de rechange ou...

R Bien, nous pouvons toujours, à ce  
moment-là, faire appel à une agence voisine ou à  
un autre service.

Q Est-ce que vous n'avez pas, dans  
votre section, des lumières d'enlignement qui ne font  
pas le centre du chenal?

R Oui, il y en a présentement, il en a  
même..... six ..... huit..... il y a quatre enli-  
gnements dont je me souviens, peut-être cinq, même,  
mais quatre certainement qui ne marquent pas le centre  
du chenal, actuellement.

Ils marquaient le centre du chenal  
avant l'élargissement.





1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30

Q Est-ce qu'il y a une raison particulière pour laquelle ces lumières d'enlignement sont demeurées dans cette situation?

R Bien, il y a deux raisons: L'une a été le manque de temps et de personnel pour faire le transport; et la deuxième raison, c'est que le programme d'austérité a coupé les fonds nécessaires.

Q Est-ce qu'il y a des indications particulières, des avis particuliers à l'effet que l'alignement n'indique pas le centre du chenal?

R Non, parce qu'elles sont indiquées comme telles sur toutes les cartes de navigation.

Me MAURICE JACQUES,  
pour la Commission:

Q "Comme telles," voulez-vous dire: Comme n'indiquant pas le centre du chenal?

R Comme n'indiquant pas le centre du chenal.

Me MARC LALONDE, c.r.,  
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Maintenant, qu'avez-vous comme service de fin de semaine?

R Le même service qu'en semaine.

Q Ce qui veut dire que s'il y a un rapport d'une lumière déplacée ou éteinte, le samedi après-





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

N. PAQUET  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 174 -

1  
2  
3 midi ou samedi soir, vous avez le même service le  
4 dimanche pour aller réparer? Vos deux navires ou  
5 vos trois navires sont en service?

6 R En autant que ces rapports-là nous  
7 parviennent.

8 Q Est-ce que vous avez des fonctionnaires  
9 en service continuellement?

10 R Il y a toujours au moins un fonctionnaire  
11 responsable, y compris l'agent, qui peut être atteint  
12 en fin de semaine.

13 Q Est-il atteint au bureau?

14 R Non, pas au bureau; il peut être  
15 atteint chez lui, ou on peut le rejoindre d'une  
16 façon ou d'une autre.

17 Q Mais disons qu'un capitaine veut  
18 rapporter une lumière éteinte; il ne connaît pas  
19 nécessairement votre domicile. Est-ce qu'il y a un  
20 service quelconque?

21 R Oui, l'entente est celle-ci: C'est  
22 que tous les rapports de défauts dans les aides à la  
23 navigation est communiqué à Sorel par l'intermédiaire  
24 du service des signaux.

25  
26 Or, les fonctionnaires en service au  
27 service des signaux ont nos numéros de téléphone à  
28 domicile comme au bureau, et avec les différents  
29  
30











ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

N. PAQUET  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 176 -

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30

de 145 bouées lumineuses dans la section s'étendant  
de Montréal à Portneuf?

R Oui.

Q Vous avez dit qu'il n'existait pas  
de bouées lumineuses sur le lac St-Louis?

R Oui, il y en a 27, sur le lac St-Louis,  
dans la partie de la voie maritime, de Canaughwaga  
à Beauharnois, il y a 27 bouées lumineuses dans la  
partie de Lachine qui va rejoindre la voie maritime,  
il y en a sept, certain..... il y en a huit.

Alors, il y a 35 bouées lumineuses dans la zone de  
pilotage.

O Qui sont sous votre juridiction?

R Oui.

Q Vous avez mentionné 301 rapports  
durant le cours de la saison mil neuf cent soixante-  
deux (1962), et, encore une fois, ces rapports con-  
cernent les mois...

R D'avril...

O ... de navigation la plus achalandée,  
la navigation régulière.

Est-ce qu'à votre connaissance, l'année  
mil neuf cent soixante-deux (1962) constitue une  
année représentative?

R Je le crois.

Q Moyenne?





N. PAQUET  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 177 -

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30

R Je le crois.

Q Pas trop au-dessus ou trop en bas de la moyenne?

R Non, je crois que cette année-là est sensiblement une année représentative, par opposition à cette année qui n'en est certainement pas une.

Q Qu'est-ce qui s'est produit cette année?

R Par le fait qu'il manque un bateau, nous ne pouvons pas donner le même service.

Q Depuis le début de la saison de navigation, vous n'avez pas pu fournir le même service?

R Non.

Q Qu'est-ce que ça implique, en pratique?

R Ça implique des retards dans le remplacement des bouées qui ont été déplacées, et des choses de ce genre-là.

Q Vous avez mentionné hier, je pense, que c'était une question d'heures?

R Normalement, oui.

Q Est-ce que cette année, ça impliquerait que ça peut aller jusqu'à la journée suivante?

R Oui, il est arrivé d'ailleurs, cette année, au moment où on venait de poser les bouées dans le port de Montréal qu'un banc de glace s'est détaché du pied de l'île ronde et a été déplacer tout près d'une dizaine de bouées, au moins, et dans le







1  
2  
3 port et en descendant, à Contrecoeur, et même jusque  
4 sur le Lac St-Pierre.

5 Etant donné que notre bateau était  
6 occupé à plaçer les bouées dans le Bas du Fleuve,  
7 dans le bout de Portneuf, il nous a été impossible  
8 de replacer ces bouées-là avant plusieurs jours.

9 Q Quel a été - combien est-ce que ç'a  
10 pris de temps avant de les replacer? Pouvez-vous  
11 nous donner le nombre de jours entre le moment où  
12 vous avez reçu le rapport et le jour où vous avez  
13 remplacé la dernière bouée défectueuse?

14 R Je crois que ç'a pris au moins une  
15 semaine; je ne pourrais pas vous donner le nombre  
16 de jours exact.

17 Q Est-ce que vous aviez un certain  
18 nombre de bouées consécutives, là-dedans, qui étaient  
19 déplacées?

20 R Oui, il y avait un certain nombre de  
21 bouées consécutives.

22 Q En définitive, durant toute cette  
23 période-là, on ne pouvait se guider sans aucun  
24 danger à l'aide des bouées?

25 R A l'aide des bouées, non; il y avait  
26 des phares qui étaient en service, mais les bouées  
27 n'étaient pas fiables.  
28  
29  
30





N. PAQUET  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 179 -

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30

Q                   Merci beaucoup, monsieur Paquet.

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,  
pour Merchant Service Guild:

Q                   Monsieur Paquet, il a été question tout  
à l'heure du Federal Express qui a sombré dans le  
port de Montréal, il y a quelques années. Vous avez  
dit, si je me rappelle bien, que la navigation dans  
le port de Montréal, à cet endroit, a été interrompue  
d'une façon totale pour tout près d'une journée.  
Est-ce que c'est exact?

R                   Non, à peu près..... un peu plus qu'une  
demi-journée; elle a été interrompue dans la veillée,  
aller jusque vers dix heures le lendemain matin.

Q                   Maintenant, après cette interruption  
de navigation, est-ce qu'il n'y a pas eu une saison  
complète où le trafic maritime a été gêné par les  
travaux d'enlèvement de l'épave?

R                   Bien, nécessairement, parce que le  
Federal Express avait coulé en plein centre du chenal.

Q                   Et il a fallu construire des ouvrages  
sous-marins...

R                   Des ouvrages sous-marins.

Q                   ... pour récupérer?

R                   C'est ça, oui.

Q                   Maintenant, si le même accident était





1

2

3 survenu dans un chenal étroit comme le Cap Charles,  
4 est-ce que la navigation n'aurait pas été interrom-  
5 pue d'une façon complète pendant une très longue  
6 période?

7 R Bien, il aurait fallu probablement  
8 savoir exactement à quel endroit il aurait coulé.

9 Q Je vais vous poser la question d'une  
10 autre façon: Si un navire de fort tonnage coulait,  
11 sombrait en travers du chenal au Cap Charles, est-ce  
12 que la navigation ne pourrait pas être interrompue  
13 pour des mois et des mois?

14 R Probablement.

15 O Maintenant, monsieur Paquet, est-  
16 ce qu'il n'y a pas d'autre endroit où le chenal  
17 est tellement étroit, dans votre secteur, où vous  
18 obtiendriez le même résultat, advenant qu'un navire  
19 de gros tonnage sombrait dans un de ces chenaux?

20 R Bien, si n'importe quel des bateaux  
21 des lacs de sept cents pieds (700') coulait en  
22 travers du chenal, n'importe où, la navigation serait  
23 certainement compromise pour un certain temps.

24 O Pour une période assez longue?

25 R Oui.

26 Q Maintenant, vous avez mentionné les  
27 amers spéciaux qui sont, dans la plupart des cas,  
28 indiqués sur les cartes. Voulez-vous dire à la Com-  
29  
30





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

N. PAQUET  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 181 -

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30

mission si ces amers spéciaux servent uniquement à la navigation?

R A ma connaissance, oui, bien, c'est-à-dire les amers spéciaux, oui.

Q Ils servent à la navigation?

R Bien, ils servent à la navigation, ils servent pour nos services; je ne sais pas si les navigateurs s'en servent.

Q Ce sont des points de repère, ni plus ni moins?

R Pour nos travaux à nous.

Q Et c'est pourquoi ils ne sont pas tous indiqués sur les cartes?

R Non, surtout, la grande raison pour laquelle ils ne sont pas tous indiqués sur les cartes, c'est que les corrections aux cartes ne sont pas nécessairement à date.

Q Même avec les cartes à date, est-ce que ces amers spéciaux seraient tous mentionnés?

R Je crois que dans la plupart des cas, oui.

Q Maintenant, il a été question hier des lumières d'enlignement de Trois-Rivières, et si je me rappelle bien, vous avez mentionné que les systèmes d'urgence dans ce secteur du St-Laurent étaient moins importants, à cause de l'arrière-plan, des lumières de







ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

N. PAQUET  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 182 -

la ville de Trois-Rivières?

R Dans certains cas, oui; ce ne sont pas toutes les lumières de Trois-Rivières qui n'ont pas de feu d'urgence; il y en a certain qui n'en ont pas.

Q Pouvez-vous nous dire celles qui n'en ont pas?

R Par exemple, il y a celle du boulevard où il n'y a pas de feu d'urgence.

Q Et vous êtes d'opinion que l'intensité des feux d'urgence est tellement faible qu'ils ne pourraient pas être distingués des lumières de la ville?

R Bien, quand il y a des lumières assez fortes dans les environs, c'est sûr qu'un feu à court voltage, de ceux qu'on utilise, serait réellement très faible.

Q Est-ce qu'il ne serait pas possible d'obtenir des feux d'urgence qui auraient la même intensité que les feux réguliers?

R Ce serait certainement possible, seulement, évidemment, là, il s'agirait d'une dépense très considérable si on voulait arriver à ça; nécessairement ça demanderait une étude un peu plus poussée, et des feux plus considérables.....

Q Est-ce que ça ne serait pas au moins





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

N. PAQUET  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 183 -

1  
2 recommandable, surtout s'il y a danger de confusion  
3 des feux d'urgence de faible quantité avec les  
4 lumières de la ville?

5 R Ce serait recommandable, je crois.

6 Q Est-ce qu'il n'y a pas également danger,  
7 à cause du trafic qui se rencontre particulièrement  
8 dans le port de Trois-Rivières, un danger additionnel  
9 à cet endroit?

10 R Bien, un danger additionnel, - il  
11 faudrait me le démontrer, parce qu'à première vue,  
12 je ne serais pas tout à fait d'accord.

13 Q Est-ce qu'il n'y a pas, dans les limites  
14 de ce secteur, un croisement de deux chenaux: le  
15 chenal du nord et le chenal du sud?

16 R Oui.

17 Q Vous avez des navires qui s'en vien-  
18 nent dans des directions qui ne sont pas toujours  
19 parallèles, quoiqu'ils soient en montant ou en des-  
20 cendant?

21 R D'accord.

22 Q Maintenant, est-ce que le même problème  
23 ne se pose pas, au point de vue arrière-plan de lumière,  
24 au point de vue intensité et visibilité des lumières  
25 d'enlignement dans le cas des lumières d'enlignement  
26 de Bécancour?

27 R Le problème...?  
28  
29  
30





N. PAQUET  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 184 -

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30

Q Où il y a difficulté peut-être à voir les lumières d'enlignement à une distance raisonnable?

R Bécancour..... bien, ça ne m'a jamais été rapporté; seulement, si c'est une chose qui m'était suggérée, il y aurait probablement moyen d'améliorer, comme nous l'avons fait à Point du Lac.

Q Je crois qu'il ne serait pas possible pour vous de vous rappeler la densité de la lumière de Bécancour, mais si vous l'avez à la mémoire, pouvez-vous dire si elles sont de la même densité que les autres lumières d'enlignement?

R Bien, il faut s'entendre: Lorsque nous avons des lumières d'enlignement qui fonctionnent avec le courant hydroélectrique, habituellement, nous avons des lumières de 110 watts, ou même - de 100 watts, je veux dire, ou même 200 watts à cent dix (110) volts et un réflecteur plus grand, lorsque nous avons, comme à Bécancour ou comme dans les îles de Sorel ou à tous les endroits où le courant hydroélectrique n'est pas disponible, nous utilisons la même force de courant, de cellule électrique 6 volts avec un réflecteur de onze pouces (11").

Alors, c'est pratiquement à peu près la même intensité que nos feux d'urgence dans les phares où nous utilisons le courant de 100 volts.







N. PAQUET  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 185 -

1  
2  
3 Q Est- ce que je dois comprendre que  
4 quelle que soit la distance à laquelle les lumières  
5 d'enlignement sont posées par rapport à l'usagé dans  
6 le fleuve, que la densité est la même?

7 R Oui, évidemment on a adopté à ce  
8 moment-là, au moment où le changement s'est fait, on  
9 a adopté un appareil qui pouvait répondre, dans  
10 notre cas, à la plupart des cas, et il y a eu  
11 standardisation, naturellement.

12 Q Maintenant, vos feux d'enlignement,  
13 dans votre secteur, est-ce qu'ils sont tous sur-  
14 veillés?

15 R Non.

16 Q Quel est le pourcentage de feux  
17 d'enlignement qui sont surveillés? Approximativement?  
18 Je ne vous demande pas...

19 R Dans notre secteur, je dirais que  
20 peut-être soixante et quinze pour cent (75%)...

21 Q Sont surveillés?

22 R Peut-être un peu moins; mettons,  
23 soixante pour cent (60%) sont surveillés.

24 Q Et quant au fonctionnement des autres,  
25 vous devez nécessairement vous fier aux rapports  
26 que peuvent vous faire les usagers de la rivière?

27 R Oui, et aussi à nos techniciens qui  
28 font la tournée régulièrement de ces phares-là.





N. PAQUET  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 186 -

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30

Q Est-ce que c'est une tournée d'inspection ou de service?

R A la fois d'inspection et de service.

Q Combien de fois par année vos feux sont-ils ainsi inspectés?

R Bien, voici ce qui arrive: C'est difficile de donner un nombre vraiment précis, parce que, vous prenez par exemple, à l'Ile Ste-Thérèse où nous avons..... je ne me souviens pas de mémoire ..... c'est: trois séries d'enlignement; bien, supposons qu'un des phares nous est rapporté comme étant éteint, le technicien qui va se rendre sur l'île a le devoir d'aller vérifier les cinq autres phares en même temps.

C Si je comprends bien, vous n'avez pas de patrouille régulière d'inspection?

R Nous avons aussi - nous avons une patrouille qui fait le tour de tous nos phares au moins trois fois par année.

Q Trois fois par année à intervalles réguliers...

R Oui.

Q ... égaux.

Maintenant, je ne sais pas si ceci a été établi, mais de quelle façon vous vient l'information, généralement parlant, pour le fonctionnement ou





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

N. PAQUET  
Con. Enquête  
TRANSQ. - 187 -

1

2

3 le non fonctionnement de vos feux? Est-ce que ça  
4 vous vient par le service des signaux surtout,  
5 ou le service du pilotage ou d'autres sources?

6 R En somme, ce sont toutes ces sources-  
7 là qui collaborent, les pilotes, habituellement,  
8 quand les pilotes arrivent à destination, ou même  
9 en passant près d'un phare qui a été éteint, commu-  
10 niquent ou font communiquer avec le poste de radio,  
11 que le phare est éteint; ou font rapport en arrivant  
12 à leur bureau; et ces renseignements-là nous sont  
13 transmis par le service des signaux à Sorel.

14 Q Maintenant, en plus du fonctionnement  
15 des feux, il y a le déplacement des bouées?

16 R Oui.

17 Q Quel est le facteur le plus important,  
18 le plus responsable, si je peux m'exprimer ainsi,  
19 pour le déplacement des bouées dans votre district?  
20 Est-ce que c'est la glace? Le courant? Ou le niveau  
21 d'eau?

22 R Le déplacement des bouées dans notre  
23 secteur... dans, je dirais, au moins quatre-vingt  
24 pour cent (80%) des cas, est dû à une collision avec  
25 un bateau ou un chaland ou quelque chose de ce genre-  
26 là.

27 Q Même pour les déplacements de moins  
28 d'importance?

29

30







N. PAQUET  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 188 -

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30

R                    Bien, j'entends déplacements.....  
il peut arriver que la bouée n'ait pas été placée  
exactement à sa place, au début; il y a une erreur  
quelconque, ou quelque chose de ce genre-là, ou même  
sans être une erreur, s'il y a juste une petite diffé-  
rence, la bouée va plutôt être laissée là pour finir  
de compléter le chenal, le balisage du chenal, quitte  
à revenir après pour la replacer à sa position  
exacte.

O                    Quel est le maximum de vélocité de  
courant que vos ancrages peuvent endurer sans  
dériver?

R                    Bien, nous faisons - nous formons  
nos ancrages en fonction justement des possibilités  
de courant; alors, nous n'avons jamais calculé  
à quel courant la bouée pouvait être dérivée,  
mais nous savons que l'ancrage est suffisant pour  
résister au courant qu'on peut trouver dans cet  
endroit-là.

Q                    Quel est le maximum de courant dans  
votre district?

R                    Ca peut aller, à certaines périodes  
jusqu'à six noeuds, peut-être six noeuds, si x noeuds  
et demi, mais ça, je crois que c'est un gros maximum.

Q                    Dans ces endroits où vous avez le  
maximum de courant, est-ce que vous bouées se déplacent?







N. PAQUET  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 189 -

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30

Est-ce que vous avez de la difficulté à les maintenir en place?

R .....

Q Est-ce qu'il n'y a pas des endroits également où vos bouées, à cause du courant renforcé - vous avez le courant du fleuve et également le courant produit par la marée, est-ce que les deux actions se combinent à tel point que vos bouées peuvent même disparaître sous l'eau, à certains moments?

R Il y a, à une couple d'endroits comme ça où des bouées non lumineuses, des bouées cylindriques disparaissent pratiquement, enfin, sont assez peu visibles, aux périodes de marées très basses.

Q Ca se rencontre surtout dans le Richelieu?

R Oui, dans le Richelieu, dans Grondines.

Q Je dois dire que lorsque je parle du Richelieu, ce n'est pas la rivière Richelieu, c'est un secteur du St-Laurent.

Maintenant, il a été question tout à l'heure de travaux de dragage dans votre secteur. Qui prend l'initiative de promulguer les avis aux marins quant aux réductions de vitesse dans les secteurs où les travaux de dragage sont en voie d'être exécutés?

R C'est moi.





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

N. PAQUET  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 190 -

1

2

3 Q C'est vous-même?

4 R Oui, c'est moi, ou il arrive, dépendant  
5 de la façon dont l'avis est publié, il arrive que  
6 moi je le fais, ou il arrive que le service du chenal  
7 maritime du St-Laurent le fasse directement.

8 Q Est-ce que d'après votre connaissance,  
9 votre expérience, plutôt, monsieur Paquet, l'efficac-  
10 ité de vos bouées est amoindrie par le fait de la  
11 glace, j'entends, de la glace qui se déposerait  
12 l'automne ou le printemps et par température froide,  
13 sur la partie où vous avez le feu de la bouée, pour  
14 en réduire la visibilité?

15 R Bien, la glace, il est arrivé en  
16 mil neuf cent soixante et deux (1962), précisément  
17 à la fin d'octobre, il y a eu une tempête de neige  
18 mouillée, et il y a eu plusieurs de nos bouées dont  
19 le feu a été obscurci par la neige qui coulait sur  
20 la lanterne; c'est arrivé une couple de jours, ça,  
21 au mois d'octobre.

22

23 Maintenant, la glace, quand les bouées  
24 lumineuses sont - continuent à être couvertes de  
25 glace, c'est le moment où on les enlève.

26 Q Je ne parle pas de bouées couvertes  
27 de glace, mais un film de glace?

28 R C'est une chose qui peut arriver.

29 Q Est-ce que ces conditions ne se présentent

30





N. PAQUET  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 191 -

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30

pas à l'automne, et même durant ce qu'on appelle  
la navigation régulière, la saison de navigation  
régulière sur le St-Laurent?

R C'est une chose qui peut arriver; ce  
n'est pas arrivé tellement souvent, mais ça peut arriver.

O Merci, monsieur Paquet.

(Le témoin est transquestionné en anglais  
par Me Mason).

TRANSQUESTIONNE par Me JEAN BRISSET, c.r.,  
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Monsieur Paquet, où est situé votre  
bureau, à Sorel?

R Sur la rue Prince, à 15, rue Prince,  
tout près du fleuve.

Q Pouvez-vous nous donner une idée de  
l'effectif de votre personnel, brièvement?

R Nous avons 24 employés civils; de  
ces 24, il y en a 4..... il y en a 6 qui sont employés  
directement au service des bouées; les autres sont  
des employés de bureau et de magasin.

Nous avons 46 employés dans les ateliers,  
y compris les techniciens en charge de l'entretien et  
de la réparation des aides à la navigation, et nous avons  
68 employés sur nos bateaux.

Q Monsieur Paquet, vous avez dit, au cours







ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

N. PAQUET  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 192 -

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30

de votre témoignage en chef, que vous aviez à votre bureau un système de communication télétype. Est-ce que c'est exact?

R Non, pas à nos bureau; c'est au service des signaux.

Q Au service des signaux. Est-ce qu'on peut communiquer directement, alors, par télétype, à vos bureaux?

R Non, on doit téléphoner.

Q Si une aide à la navigation est défectueuse, de quelle façon exactement la rapporte-t-on à vos bureaux?

R Bien.....

Q Normalement?

R Normalement, on va nous appeler et nous dire: Telle bouée est rapportée éteinte, tel phare est rapporté éteint; ou des choses comme ça; on ne donne pas d'autres qualifications.

Q Est-ce que ceci vient par téléphone du bureau de pilotage de Québec ou de Montréal, parfois?

R Oui, ça arrive, ça arrive.

Q Quel est le système de communication habituel? C'est ce à quoi je voudrais en venir.

R Bien, normalement, comme je vous ai dit, les rapports sont faits par télétype au bureau des signaux à Sorel, et la personne en service appelle par





1  
2  
3 téléphone à l'agence pour dire..... ça, c'est la  
4 façon normale qui se produit.

5  
6 Maintenant, il arrive que nous recevons  
7 directement au bureau des appels téléphoniques au  
8 sujet des bouées ou des phares.

9 Q Et vous recevez ces appels téléphoni-  
10 ques, dans certains cas, j'imagine, de pilote  
11 individuellement?

12 R C'est arrivé. Il arrive que c'est  
13 monsieur Melançon, à Montréal, qui nous fait rapport  
14 de certaines situations, à la suite de rapports  
15 reçus de pilotes.

16 Q Est-ce qu'il y a un système de liai-  
17 son quelconque entre votre bureau et les bureaux  
18 de pilotage à Québec ou à Montréal, autrement que  
19 par téléphone?

20 R Non, de mon bureau même, directement,  
21 nous pouvons - il arrive assez fréquemment que  
22 je vais communiquer avec le provost des signaux à  
23 Québec ou Trois-Rivières par l'intermédiaire du bureau  
24 des signaux à Sorel.

25 Q Croyez-vous qu'il y aurait avantage  
26 d'avoir peut-être une meilleure coordination entre  
27 votre bureau et les bureaux de pilotage à Montréal et  
28 à Québec?

29  
30





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

N. PAQUET  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 194 -

1

2

3 R Tout ce qui peut améliorer les commu-  
4 nications entre intéressés est toujours..... une  
5 amélioration.

6 Q Par exemple, dans le cas de draguage,  
7 vous avez dit qu'il y aura un avis aux marins de  
8 préparé par vous?

9 R Oui.

10 Q Voulez-vous nous dire quelle est la  
11 procédure suivie en dehors de la distribution de  
12 cet avis?

13 R Bien, d'abord, la première chose que  
14 nous faisons, quand il y a un changement de bouée,  
15 disons, à un intervalle réduit, un laps de temps  
16 assez réduit, nous faisons publier ce changement-  
17 là par la radio.

18  
19 Maintenant, nous publions ensuite un  
20 avis aux marins que nous envoyons par la poste.

21 Maintenant, ces avis - copies de  
22 ces avis sont reçues par les bureaux de pilotage à  
23 Québec, à Trois-Rivières, - à Trois-Rivières, il  
24 faudrait que je vérifie, mais à Montréal, certainement,  
25 et ils sont échangés, ils sont affichés, du moins,  
26 je suppose qu'ils sont affichés.

27 Q Vous ne communiquez pas directement avec  
28 le bureau de pilotage du moment que vous décidez  
29 qu'un avis doit être publié?

30





N. PAQUET  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 195 -

1  
2  
3 R Non, parce que jusqu'à maintenant,  
4 en tout cas, au moins, on n'a pas reçu de plainte  
5 à ce sujet-là jusqu'à maintenant; mais nous esti-  
6 mons que la publication par radio d'abord est habi-  
7 tuellement transmise, si je ne m'abuse, par télétype,  
8 en même temps, et je crois que tous les intéressés  
9 sont informés à temps.

10 Q Vous étiez ici hier, monsieur Paquet  
11 lorsque le capitaine Gaudreau a donné son témoignage?

12 R Oui.

13 Q Est-ce que vous partagez son avis à  
14 l'effet qu'il y aurait lieu d'avoir des rencontres  
15 périodiques entre votre bureau et les pilotes ou  
16 leurs représentants, ainsi que les représentants des  
17 armateurs pour discuter les améliorations qui pour-  
18 raient être apportées aux aides à la navigation dans  
19 votre secteur?

20 R Bien, j'ai exprimé assez souvent l'avis  
21 qu'on devrait - qu'il y aurait intérêt à ce que  
22 nous ayions le plus de contact possible à ce sujet-  
23 là.

24  
25 Nous avons tout intérêt à ce que les  
26 aides à la navigation soient les meilleures possible  
27 et rendent le service qu'ils sont censés donner.

28 Q Alors, vous aimeriez recevoir des  
29 intéressés tous les commentaires qui sont pertinents,  
30







ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

N. PAQUET  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 196 -

1

2

3 à l'échelle régionale, c'est-à-dire, dans votre  
4 secteur?

5 R Bien oui, parce qu'autrement, on  
6 risque de perdre énormément de temps à des discus-  
7 sions qui ne nous concernent pas directement.

8 Q Vous nous avez parlé tout à l'heure  
9 d'un nouveau navire dont vous allez avoir livraison  
10 aujourd'hui, pour compléter votre flotte de navires  
11 à votre disposition?

12 R Oui monsieur.

13 C J'imagine que ce navire est un navire  
14 moderne, et qu'il sera plus efficace, il accélérera  
15 la pose des bouées lorsqu'il sera le temps de les  
16 poser, et ainsi de suite?

17 R Oui, nous l'espérons; s'il ne donne  
18 pas ce résultat-là, nous serons au moins déçus .

19 C Vous nous avez dit, monsieur Paquet,  
20 si j'ai bien compris, que depuis quelques années,  
21 il semble qu'il est possible de faire le balisage  
22 plus tôt dans la rivière. Est-ce qu'il serait juste  
23 de dire que ceci peut être le résultat du fait que  
24 le chenal maritime est ouvert en hiver, maintenant,  
25 jusqu'à Trois-Rivières, tout au moins, et assez tôt  
26 jusqu'à Montréal?

27 R Oui, je le croirais, parce qu'il semble  
28 c'est difficile de déterminer exactement les causes,

29

30





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

N. PAQUET  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 197 -

1  
2  
3 mais il semble que les embâcles étant éliminés, la  
4 rivière se libère un peu plus vite.

5  
6 Maintenant, il arrive certains désa-  
7 vantages qui se sont manifestés cette année, en  
8 particulier; ç'a fait que le niveau de l'eau est  
9 plus bas qu'auparavant, et les "battures" se libèrent  
10 plus lentement de leurs glaces, et quelques unes  
11 restent en place jusqu'au point où on s'imagine qu'-  
12 elles ne partiront pas, et il nous arrive certaines  
13 avaries à nos bouées parce que nous avons commencé  
14 à les placer peut-être un ou deux jours plus à  
15 bonne heure.

16 Q Alors, la situation serait améliorée  
17 si le niveau de l'eau était régulier?

18 R Il semblerait.

19 Me MARC LALONDE, c.r.,

20 pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

21 C Monsieur Paquet, vous avez référé à  
22 monsieur Melançon, dans votre réponse à mon confrère;  
23 vouliez-vous référer à monsieur Jacques Melançon,  
24 le surveillant local du pilotage...

25 R C'est ça.

26 C ... à Montréal?

27 R C'est ça.

28 Q Etes-vous au courant que des feux  
29  
30





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

N. PAQUET  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 198 -

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30

auraient subi des changements caractéristiques, en particulier sur le lac St-Pierre, en particulier en bas de Pointe du Lac?

R Oui, ce printemps, nous avons changé, à la demande des pilotes, nous avons changé la couleur du feu; il était blanc, nous l'avons changé au vert.

O Est-ce que des avis ont été envoyés à cette occasion?

R Ah bien là, je n'ai pas vérifié, mais enfin, j'aimagine que l'avis normal a dû être publié.

Q Si vous avez un changement analogue à celui-ci, qui se produit, est-ce que les avis commencent à être publiés dès le moment où le feu est changé, par exemple?

R Oui, à moins de circonstances un peu extraordinaires, nous publions l'avis la journée même que le changement est fait, ou même d'avance, s'il y a moyen.

Q Est-ce que c'est déjà arrivé que les avis ont commencé à être publiés seulement le lendemain, par exemple?

R Bien, les avis écrits, c'est possible; seulement, généralement, chaque fois que nous faisons un changement de feu, à moins qu'il y ait eu une







ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

N. PAQUET  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 199 -

1  
2  
3 erreur humaine, comme on dit, à chaque fois qu'il y a  
4 un changement dans une aide à la navigation, nous nous  
5 arrangeons pour que immédiatement ce soit publié à  
6 la radio.

7 Q Durant combien de temps publiez-vous  
8 à la radio?

9 R Normalement, ils vont oublier à la  
10 radio, dépendant de l'importance du changement ou de  
11 la durée du changement - je crois qu'ils publient  
12 au moins une journée sinon deux jours, dépendant du  
13 temps où on croit que nos avis atteindront le  
14 destinataire.

15 Q Est-ce que ceci n'implique pas,  
16 donc, que si vous avez un navire qui se présente  
17 cinq jours plus tard, ou quatre jours après le  
18 changement, sans qu'il ait fréquenté votre section  
19 dans une période antérieure de cinq jours, il  
20 n'aura aucun mode particulier autre que les avis  
21 écrits de savoir qu'un changement s'est produit?

22 R C'est exact.

23 Q Etes-vous au courant que lors du chan-  
24 gement de feu auquel j'ai référé, à Pointe du Lac,  
25 un remorqueur - un petit caboteur se serait échoué  
26 en face de deux navires, l'un montant et l'autre des-  
27 cendant, par suite du fait qu'il s'était fié sur  
28 l'ancienne situation, et n'avait pas pris connaissance  
29  
30





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

N. PAQUET  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 200 -

des changements de feu ?

R Non, ça ne m'a pas été rapporté de cette façon-là, ça m'a été rapporté, ou du moins, ça m'a peut-être été rapporté qu'un tel navire s'est échoué, mais la raison n'était pas la même.

Q Encore une fois, la seule façon de connaître les changements, au bout de quelques jours, c'est de prendre connaissance des avis écrits que vous envoyez?

R C'est ça.

Q Pourriez-vous me dire, encore une fois, à qui vous envoyez ces avis-là?

R Bien, nous avons une liste d'établie qui comprend...

Q Est-ce que vous avez cette liste avec vous?

R Oui, j'ai cette liste-là ici.

Q Est-ce que vous pourriez la déposer pour la connaissance de la Commission?

R Certainement.

Q Votre Seigneurie, est-ce qu'il y aurait possibilité que ce soit déposé ?

LE PRESIDENT:

Certainement.

LE TEMOIN:





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

N. PAQUET  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 201 -

R Il y a deux listes: Une pour les  
aides à la navigation sur le St-Laurent, et l'autre  
sur le Lac St-Louis.

LE PRESIDENT:

Alors, en liasse comme Pièce 468.

Fourriez-vous donner la description de  
la pièce?

Me MARC LALONDE, c.r.,  
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:  
Oui, il s'agit de deux documents de  
deux feuilles chacun et brochés, le  
premier intitulé "Lake St. Louis," le  
second: "St. Lawrence River," avec  
la mention: 92 copies pour le docu-  
ment intitulé "Lac St-Louis," et:  
86 copies pour le document intitulé  
"St. Lawrence River".

LE PRESIDENT:

Et c'est quoi?

Me MARC LALONDE, c.r.,  
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:  
Il s'agit d'une liste de personnes et  
d'entreprises auxquelles sont adressés  
les avis provenant de l'agence maritime  
de Sorel.





ANGUS. STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

N. PAQUET  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 202 -

1

2

3

Q J'imagine que n'importe qui qui voudrait  
obtenir - n'importe quelle personne qui voudrait  
obtenir une copie de cet avis, - des avis que vous  
expédiez, n'a qu'à vous en faire part, et automa-  
tiquement, il est mis sur cette liste?

8

R C'est bien ça.

9

Q Pourriez-vous me dire, pour le docu-  
ment intitulé "St. Lawrence River", combien des  
personnes sur cette liste sont des entreprises  
maritimes?

13

R Bien.....

14

Q Si vous voulez, nous allons les repas-  
ser ensemble, pour l'intérêt de la Commission:  
United Towing Company?

17

R Ca en est une.

18

Q C'est une entreprise de remorquage?

19

R Une entreprise de remorquage, c'est ça.

20

Q Etablie à Sorel?

21

R Oui.

22

Q De remorqueurs seulement?

23

R Oui.

24

Q Beaconsfield Steamship?

25

R J'imagine que ça en est une; je ne  
connais pas.

27

Q Une compagnie des lacs, je pense,  
n'est-ce pas?

28

29

30







ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

N. PAQUET  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 203 -

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30

R Je crois que oui.

Q Service des signaux, service des signaux maritimes, monsieur A. Hamel, assistant-surintendant des pilotes, monsieur H. Land, monsieur Manning, monsieur Laing, monsieur Beaudet, ce sont toutes des personnes, n'est-ce pas, qui ne sont pas des armateurs mais des fonctionnaires?

R Des fonctionnaires, c'est ça.

Q Clarke Steamship?

R Une compagnie maritime.

Q Une compagnie maritime. Gérant du port de Québec, comité des pilotes de Montréal, monsieur Jacques Melançon, capitaine Baxter, Operating Manager, Canada Steamship?

R Oui.

Q Et Interlake Steamship Company?

R C'est ça.

Q Une entreprise maritime?

R Oui.

Q Cunard?

R Cunard.

C Monsieur Murphy, St. Lawrence Seaway Authority, monsieur Ripley, St. Lawrence Seaway Authority; secretary Shipping Fédération, cinq copies - je dois dire que Cunard c'est: 20 copies; tous les autres, c'est une copie.





1  
2  
3 René L'Heureux, St.Lawrence Seaway  
4 Authority; monsieur McKenzie, St.Lawrence Seaway  
5 Authority; monsieur Burnside, St.Lawrence Seaway  
6 Authority, monsieur Rossi, St.Lawrence Seaway Authority;  
7 monsieur Bertrand, St. Lawrence Seaway Authority;  
8 monsieur McCaffrey, St. Lawrence Seaway Authority;  
9 Steamship Steamship Services, encore là, ce n'est  
10 pas une entreprise maritime, c'est une division du  
11 gouvernement?

12 R Une division du gouvernement, du  
13 ministère des Transports.

14 Q Monsieur Cameron, harbour master;  
15 Bureau des Pilotes, Québec; Officer Commanding,  
16 Marine School, Rimouski; Sylvain Cousineau,  
17 armateur ou quoi?

18 R Je ne crois pas..... franchement, je  
19 ne sais pas.

20 Q Monsieur H. Gauthier et A. Choquette?

21 R Ca, ce sont tous des gens ..... je  
22 crois que ce sont plutôt des propriétaires de yacht.

23 Q Monsieur Pierre A. Champagne?

24 R La même chose.

25 Q Alors, si je comprends bien, si on  
26 examine la liste de St.Lawrence River, vous avez  
27 comme nombre total d'entreprises maritimes recevant  
28 vos avis..... un total de sept entreprises maritimes,  
29  
30





1  
2  
3 y incluant la Shipping Federation of Canada?

4 R Oui, c'est ça.

5 Q Et j'imagine que la liste qui comprend  
6 le Lac St-Louis est substantiellement la même?

7 R C'est à peu près la même; il y en a  
8 peut-être un ou deux de plus.

9 Q Ceci veut donc dire qu'à part les  
10 entreprises qui sont mentionnées sur cette liste,  
11 les autres entreprises n'ont que comme moyens  
12 de connaissance des changements dans les aides à la  
13 navigation que les avis radiophoniques que vous  
14 transmettez durant quelques jours après les chan-  
15 gements?

16 R Bien ça, ça s'applique pour les  
17 changements temporaires.

18  
19 Pour les changements permanents,  
20 nous avons, en plus des "notice to mariners" qui  
21 sont publiées par les quartiers généraux à Ottawa.

22 Q Le conseiller juridique de la  
23 Commission m'avise qu'il y aurait onze entreprises  
24 maritimes dans la liste intitulée "Lake St. Louis",  
25 qui fait partie de la pièce 468.

26 Q Maintenant, qu'est-ce que vous entendez  
27 par: Des changements temporaires et des changements  
28 permanents?  
29  
30







1  
2  
3 R Bien, prenons un exemple: J'entends  
4 des changements ou des modifications temporaires  
5 comme une bouée qui va être déplacée pendant une  
6 semaine, ou qui va être éteinte pendant une semaine.  
7 Nous publions un avis aux marins.

8  
9 Maintenant, s'il s'agit d'un changement  
10 permanente de bouée, nous publions cet avis, et en  
11 plus, à Ottawa, ils incluent cet avis dans les  
12 "notice to mariners".

13 Q Par exemple, le changement de feu au-  
14 quel je vous ai référé, à Pointe du Lac, est-ce que  
15 ceci aurait été publié dans un avis aux marins  
16 publié par le ministère des Transports?

17 R Là, je ne pourrais pas vous dire; je  
18 n'ai pas vérifié les dernières copies des "notice  
19 to mariners".

20 Q Maintenant, d'après votre expérience,  
21 quel est le délai entre la publication d'avis aux  
22 marins par le ministère des Transports à Ottawa, et  
23 le moment de changement que vous apportez dans l'état  
24 de la navigation?

25 R Normalement, le délai peut être d'une  
26 semaine ou peut être de deux semaines, dépendant du  
27 temps où nous pouvons communiquer l'avis à Ottawa;  
28 c'est une question d'impression. Si on s'adonne à  
29 arriver trop près de la publication de l'avis hebdo-  
30





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

N. PAQUET  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 207 -

1  
2  
3 madaire, c'est rapporté à l'autre semaine.

4 Q Et ça voudrait dire: Une ou deux  
5 semaines à partir du moment où votre avis est parvenu  
6 à Ottawa?

7 R A Ottawa, justement.

8 Q Vous faites ça par correspondance,  
9 j'imagine?

10 R Oui.

11 Q Est-ce que c'est déjà arrivé que la  
12 publication a été retardée plus que deux semaines?

13 R C'a pu arriver, soit par manque de  
14 personnel ou manque de communications.

15 Q Maintenant, est-ce que les changements  
16 temporaires dont vous avez parlés sont suffisamment  
17 importants parfois pour être des changements suscep-  
18 tibles d'affecter l'opération des navires substan-  
19 tiellement, en ce sens: Est-ce que les changements  
20 temporaires peuvent être assez importants pour qu'un  
21 navire, n'étant pas au courant de ces changements  
22 temporaires-là, puisse s'échouer en se fiant aux  
23 anciennes indications?

24 R Là, c'est assez difficile à dire.....  
25 oui, ça peut certainement..... ça pourrait arriver,  
26 si, par exemple, prenons le cas de draguage, ou d'un  
27 obstacle hypothétique à la navigation, où nous devons  
28 faire un déplacement de bouée un peu considérable;  
29  
30





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

N. PAQUET  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 208 -

1  
2  
3 il peut arriver que quelqu'un, surtout s'il n'est  
4 pas au courant...

5 Q Par exemple, le déplacement des dix  
6 bouées dont vous avez parlées, ce printemps; c'est  
7 un changement temporaire?

8 R Oui.

9 Q Et ceci a pris, si je me rappelle bien,  
10 près de...

11 R Avant que la dernière bouée soit rempla-  
12 cée, ç'a pris au moins une semaine.

13 Q Au moins une semaine. Et durant tout  
14 ce temps-là, la seule façon de prendre connaissance  
15 de ce changement était: soit les avis expédiés au  
16 sept ou onze entreprises maritimes dont nous avons  
17 parlées, incluant la Shipping Federation of Canada,  
18 ou les avis radiophoniques transmis?

19 R A ce moment-là, c'était plutôt les  
20 avis radiophoniques, parce que la situation était  
21 un peu différente d'une journée à l'autre: Il y a  
22 certaines de ces bouées qu'on a pu rallumer à brève  
23 échéance; d'autres qu'on a pu replacer à brève échéance,  
24 et d'autres qu'on n'a pas pu toucher peut-être avant  
25 une semaine, peut-être un peu plus.

26 C Est-ce que vous êtes au courant si  
27 dans la liste que j'ai mentionnée tout à l'heure, les  
28 entreprises maritimes que j'ai mentionnées sont surtout  
29  
30





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

N. PAQUET  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 209 -

des entreprises dites de lacs ou des entreprises  
océaniques?

R Bien, il y a au moins Cunard qui est une  
entreprise océanique; Clarke Steamship, c'est côtier,  
autant que..... que entreprises de lacs.

Maintenant, les autres, là, je ne pourrais  
pas.....

Q Interlake Shipping?

R Interlake Shipping, c'est probablement  
sur les Grands Lacs. Je ne pourrais pas dire.

Q Canada Steamship?

R Bien, Canada Steamship, c'est plutôt.....  
c'est soit sur les lacs, soit sur la rivière.

Q Quebec and Ontario Transportation  
Company?

R Je ne connais pas du tout.

Q Upper Lakes, je peux vous dire que  
c'est une entreprise de lacs?

R Oui, ça, je le sais.

Q Votre Seigneurie, est-ce qu'il serait  
possible d'obtenir de l'agent maritime régional de  
Québec, qui a comparu hier, monsieur Gaudreau, la  
même liste que celle qui nous a été fournie par monsieur  
Paquet ce matin?

LE PRESIDENT:







N. PAQUET  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 210 -

1  
2  
3 Certainement. Le procureur de la Com-  
4 mission va faire le nécessaire.

5  
6 Me MAURICE JACQUES,  
7 pour la Commission:

8 Si la liste existe, on va la produire.  
9 Je ne crois pas, cependant, qu'on doive  
10 réserver une cote.

11 LA COUR:

12 Si ça n'existe pas, demandez-lui à qui  
13 il envoie des avis, s'il en envoie.

14  
15 Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,  
16 pour Merchant Service Guild:  
17 Votre Seigneurie, je désirerais qu'on  
18 obtienne d'Ottawa la liste d'envois,  
19 la liste permanente des avis aux  
20 "mariners".

21 LE PRESIDENT:

22 Alors, allez-vous donner une cote  
23 immédiatement, ou bien.....?

24  
25 Me MAURICE JACQUES,  
26 pour la Commission:

27 Je préférerais attendre, Votre Seigneurie.

28 LE PRESIDENT:  
29  
30





N. PAQUET  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 211 -

D'autres questions à monsieur Paquet?

Q J'en ai une: Monsieur Paquet, vous avez dit tout à l'heure qu'au printemps, le niveau de l'eau affecte le départ des "battures", des glaces, et vous avez dit que le niveau était assez bas, actuellement?

R Oui Votre Seigneurie.

Q Est-ce que c'est normal, que le niveau soit aussi bas que cette année?

R Bien, depuis deux ou trois ans, on peut dire que c'est devenu normal.

Q Quels sont les facteurs qui ont fait baisser le niveau, à votre connaissance?

R Bien, à ma connaissance, ce sont des facteurs de contrôle, et aussi une pénurie - une diminution de la précipitation dans le bassin des lacs.

Q Et le facteur contrôle dont vous parlez, qui contrôle ce facteur-là?

R Bien, ce sont les autorités du..... là, exactement laquelle autorité décide..... je crois que probablement les gens du service du chenal maritime du St-Laurent seraient plus en mesure que moi de répondre là-dessus.

Seulement, je peux tout de même répondre





N. PAQUET  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 212 -

1  
2  
3 immédiatement qu'une des raisons de ce contrôle, au  
4 printemps, c'est afin de conserver le plus d'eau pos-  
5 sible pour la période d'eau très basse à l'automne.

6 Q Et cette différence de niveau au printemps,  
7 au temps du départ des glaces, en pouces, quelle est  
8 la différence d'une année à l'autre?

9 R .....

10 Q Ce que c'était auparavant et ce que c'est  
11 maintenant?

12 R Bien, auparavant, il n'était pas rare  
13 que ça monte jusqu'à dix pieds (10') au-dessus du  
14 niveau minimum, alors qu'aujourd'hui, quand ç'a atteint  
15 six pieds (6'), six pieds et demi (6½'), c'est à  
16 peu près le maximum.

17  
18 (Le témoin est interrogé en anglais  
19 par monsieur le Commissaire Smith).

20  
21 - ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -  
22

23 Je, soussigné, sténographe officiel,  
24 étant dûment assermenté, certifie par  
25 les présentes que la déposition ci-  
26 dessus est la transcription exacte et  
27 fidèle de mes notes sténographiques.

28  
29 G. OSCAR BOISJOLY  
30 Sténographe Officiel.





# ROYAL COMMISSION

ON

## PILOTAGE

### HEARINGS

HELD AT

MONTREAL, QUEBEC

VOLUME No.:

38

Texte Francaise

DATE:

27th du juin,  
1963

**OFFICIAL REPORTERS**

ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
BOARD OF TRADE BLDG.  
11 ADELAIDE ST. W.  
TORONTO

364-5865

364-7383





C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUÊTE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

---

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S., Président  
Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,  
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,  
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

---

Me MAURICE JACQUES,  
procureur de la Commission:

Me MARC LALONDE, c.r.,  
proc. de la Fédération des Pilotes du St-Laurent,  
proc. de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent,  
proc. de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central,  
proc. de la Corporation des Pilotes du Port de Montréal,  
proc. de la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la  
Voie Maritime du St-Laurent,  
proc. de la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent:

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,  
proc. de Merchant Service Guild:

Me J. MAHOONEY,  
Me C. MASON,  
Proc. de Dominion Marine Asso.:

Me JEAN BRISSET, c.r.  
Me H. COLLETTE,  
Proc. de la Fédération des Armateurs du Canada:

Me J.M. JACQUES,  
Proc. du Conseil des Ports Nationaux du Canada:

---

VOLUME 38 - Page 213 à 222

---

TEXTE FRANCAIS - SEANCE DU 27 JUIN 1963.

---





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE  
PILOTAGE MARITIME.

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.,  
Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,  
Monsieur A. RENWICK, commissaire.

Le vingt-septième jour de juin, l'an  
mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme  
témoin:

ALBERT DANSEREAU -

INTERROGE par Me MAURICE JACQUES,  
pour la Commission:

Q Quelle est votre occupation, monsieur  
Dansereau?

R Registrateur maritime adjoint au  
Port de Montréal.

Q Depuis combien de temps occupez-vous  
vos fonctions?

R Depuis trois ans.

Q En votre qualité d'assistant registra-  
teur maritime, est-ce que vous recevez des documents  
qui sont appelés: "notices to mariners", et "notices  
to shipping"?





1  
2  
3 R Oui monsieur.

4 Q Est-ce que vous vous occupez de la  
5 distribution de ces documents-là?

6 R Sur demande, aux agents et au capitaine  
7 qui nous en fait une demande.

8 Q Alors, est-ce qu'il y a une distribution  
9 automatique, chez-vous, de ces documents-là?

10 R On en reçoit une certaine quantité à  
11 chaque semaine, disons, une cinquantaine.

12 Q De "notices to mariners"?

13 R De "notices to mariners", et avis aux  
14 navigateurs, la même chose.

15 Q Et vous distribuez ces documents-là  
16 sur demande seulement?

17 R Oui.

18 Q Est-ce que vous recevez des avis sem-  
19 blables de la part du Seaway Authority?

20 R Du Seaway Authority, oui, on en reçoit,  
21 les "Seaway notices", tout ce qui se passe dans le  
22 Seaway, de Montréal en montant.

23 Q Qu'il plaise à la Cour, je voudrais  
24 déposer comme pièce 476 les exemplaires d'avis aux  
25 navigateurs qui sont bilingues, intitulés en anglais  
26 "notices to shipping," qui sont émis par l'agent  
27 régional de service maritime, et aussi un exemplaire,  
28 un document intitulé "Seaway notices," émises par  
29  
30







1  
2  
3 monsieur Burnside, director of operations, de l'ad-  
4 ministration de la voie maritime du St-Laurent.

5 TRANSQUESTIONNE par Me MARC LALONDE, c.r.,  
6 pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

7 Q Voulez-vous nous donner votre prénom,  
8 monsieur?

9 R Albert Dansereau.

10 Q En ce qui concerne les "Seaway notices",  
11 vous en recevez à peu près le même nombre que les  
12 "notices to mariners"?

13 R Pas autant; ce n'est pas à chaque  
14 semaine, ça, c'est à intervalles différents; ils sont  
15 tous numérotés. On peut en recevoir à chaque dix  
16 jours à chaque quinze jours; ça dépend ce qui se passe  
17 dans le Seaway.

18 Q Maintenant, vous en recevez - à chaque  
19 fois que vous en recevez, vous en recevez une cinquantaine?

20 R Oui.

21 Q La même chose pour les "notices to  
22 mariners"?

23 R Oui.

24 Q Et en ce qui concerne les avis aux na-  
25 vigateurs ou "notices to shipping" vous en recevez le  
26 même nombre, approximativement?

27 R Oui.

28 Q Est-ce que vous distribuez tous ceux que  
29  
30





1  
2  
3 vous recevez?

4 R Généralement, on en distribue les trois  
5 quarts.

6 O Est-ce que vous avez une liste de per-  
7 sonnes à qui vous les envoyez?

8 R On n'en envoie pas, on en donne sur  
9 demande, à ceux qui viennent demander un congé pour  
10 leur navire, ainsi qu'aux capitaines qui viennent eux-  
11 mêmes demander congé à leurs navires.

12 Q J'ai ici un avis aux navigateurs,  
13 "notices to shipping" en date du dix-huit (18) juin  
14 mil neuf cent soixante et un (1961)?

15 R Oui.

16 Q Pourriez-vous me dire à quelle date  
17 vous avez reçu ce document?

18 R Ah, là je ne pourrais pas dire la date  
19 actuelle; des fois on peut les recevoir une journée  
20 après, des fois le surlendemain.

21 Ca n'arrive pas à la date précise,  
22 précise.

23  
24 Me MAURICE JACQUES,  
25 pour la Commission:

26 C Vous avez dit que vous distribuiez ces  
27 avis aux capitaines de navires qui viennent demander  
28 un congé?

29 R A leurs navires, oui.  
30





1  
2  
3 Q Un congé - voulez-vous expliquer  
4 ce que vous entendez par l'expression "congé"?

5 R Il y a certaines compagnies de navires  
6 qui ont des agents; les agents viennent eux-mêmes  
7 demander un congé pour leurs navires, c'est-à-dire que  
8 tout navire qui part pour un pays étranger doit de-  
9 mander ce qu'on appelle un congé, au département des  
10 douanes. Ceci est fait soit par un agent, si la com-  
11 pagnie a son agent, ou si elle n'en a pas, c'est le  
12 capitaine qui s'en occupe lui-même.

13 Q Est-ce que ce congé est demandé par  
14 tous les navires?

15 R Tous les navires qui vont à l'étranger  
16 sont obligés de demander un congé.

17 Q Alors, les navires qui font du service  
18 côtier ou du cabotage ne sont pas obligés de se pré-  
19 senter à votre bureau?

20 R Ceux qui sont possesseurs d'une licence  
21 de cabotage ne sont pas obligés de demander un congé  
22 aux douanes.

23 Q Alors, vous ne les voyez pas, ceux-là?

24 R La plupart du temps, non. Ils nous  
25 envoient un rapport pour le bureau des statistiques,  
26 à chaque voyage.

27 Q Maintenant, afin de clarifier le dossier,  
28 vous distribuez des documents intitulés "Seaway notices"?

29 R Oui.  
30







ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

A. DANSEREAU  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 218 -

1  
2  
3 Q Avis aux navigateurs, ou "notices to  
4 shipping"?

5 R Oui.

6 Q "Notices to mariners"?

7 R Oui.

8 Q Qui est un document émis par le ministère  
9 des Transports?

10 R Oui.

11 Q C'est bien - c'est celui-ci?

12 R Oui.

13 LE PRESIDENT:

14 Quand vous dites "celui-ci", vous référé-  
15 rez à quoi?

16 Me MAURICE JACQUES,

17 pour la Commission:

18 I would to have the Exhibit filed  
19 yesterday " notices to mariners" filed  
20 yesterday.  
21

22 Q Je vous montre deux brochures traduites  
23 comme exhibit 472. Est-ce que ce sont les brochures  
24 que vous distribuez?

25 R Oui.

26 Q Les deux?

27 R Oui.  
28  
29  
30





1  
2  
3 Q Alors, "notices to mariners", publiées  
4 par le ministère des Transports?

5 R Oui.

6 Q Et "admiralty notices to mariners",  
7 publiées en Angleterre?

8 R Oui.

9 Q Est-ce que la Commission a des questions  
10 à poser au témoin?

11 LE PRESIDENT:

12 Q Monsieur Dansereau, je comprends que  
13 les avis aux navigateurs, ceci, c'est pour des change-  
14 ments temporaires seulement?

15 R Oui.

16 Q Au du moins, pour tous les changements;  
17 et ceux qui sont d'une façon permanente vont aussi  
18 être publiés dans "notices to mariners"?

19 R Ah là, pour vous mettre au courant au  
20 juste de ça, non..... je prends seulement ce que le  
21 département m'envoie pour distribution, sur demande;  
22 je ne peux pas vous expliquer au juste la composition  
23 de ce livre.

24 Q A tout évènement, je comprends, d'après  
25 la preuve que nous avons eue à date, que tout changement,  
26 toute modification aux aides à la navigation vont  
27 d'abord paraître aux avis aux navigateurs, et si c'est  
28  
29  
30





1  
2  
3 pour demeurer de façon plus permanente, ou pendant  
4 un certain temps, ça va être en plus publié dans les  
5 avis aux navigateurs, c'est-à-dire "notices to  
6 mariners".

7  
8 Ca commence toujours, dans tous les cas,  
9 ça commence par "notices to shipping" et si c'est de  
10 façon plus permanente, ça va être aussi dans "notices  
11 to mariners"?

12 Me MARC LALONDE, c.r.,  
13 pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:  
14 Votre Seigneurie, je suis peut-être  
15 dans l'erreur, mais en ce qui concerne  
16 l'interprétation de la preuve jusqu'à  
17 date, en rapport avec les avis aux  
18 navigateurs et "notices to shipping",  
19 je crois qu'il est en preuve que tous  
20 les changements temporaires sûrement  
21 sont dans "avis aux navigateurs, notices  
22 to shipping;" mais je ne me rappelle pas  
23 que nous ayons clarifié la situation  
24 à l'égard des agents maritimes, à l'effet  
25 que nécessairement tous les avis même  
26 permanents soient d'avoir publié dans  
27 "notices to shipping" avant de paraître  
28 dans "notices to mariners".  
29  
30





1  
2  
3 Il faudrait relire la preuve à cet égard.

4 LE PRESIDENT:

5 Il me semble tout à fait logique, cependant,  
6 que si on change une bouée de place,  
7 qu'on n'attendra pas une semaine pour  
8 avertir tout le monde; il faudra d'abord  
9 que ça vienne dans "avis aux navigateurs",  
10 et ensuite être publié en forme permanente.

11  
12 Me MARC LALONDE, c.r.,

13 pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

14 Je suis tout à fait d'accord que ce  
15 serait logique, mais nous démontrerons  
16 qu'on ne procède pas toujours comme ça.

17 LE PRESIDENT:

18 Très bien.

19  
20 Me MAURICE JACQUES,

21 pour la Commission:

22 Est-ce que la Commission a des questions  
23 à poser au témoin?

24 LE PRESIDENT:

25 Pas de question.

26  
27 - ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -  
28  
29  
30







ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

A. DANSEREAU  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 222 ..

1  
2  
3 Je, soussigné, sténographe officiel,  
4 étant dûment assermenté, certifie par  
5 les présentes que la déposition ci-  
6 dessus est la transcription exacte et  
7 fidèle de mes notes sténographiques.

8  
9 G. OSCAR BOISJOLY  
Sténographe Officiel.  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30



# ROYAL COMMISSION

ON

## PILOTAGE

### HEARINGS

HELD AT

MONTREAL - QUEBEC

ORIGINAL

VOLUME No.:

39

DATE:

Texte Francais

28 juin 1963.

OFFICIAL REPORTERS

ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.

BOARD OF TRADE BLDG.

11 ADELAIDE ST. W.

TORONTO

364-5865

364-7383





COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE  
PILOTAGE MARITIME.

---

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.,  
Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,  
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire.

Le vingt-huitième jour de juin, l'an  
mil neuf cent soixante et trois:

LE PRESIDENT:

On m'informe qu'il y a des rumeurs  
à l'effet que notre programme a été complètement changé.

Je dois vous dire que les séances publi-  
ques telles que cédulées vont rester telles quelles.

Nous sommes ici pour trois semaines - nous finissons  
la première semaine - après nos trois semaines, nous  
arrêterons pour une semaine, et la semaine du vingt-  
deux (22) juillet, nous serons à Québec.

Alors, il n'y a aucun changement là-dedans;  
ça reste exactement suivant les avis publics qui ont été  
donnés.

Vous comprenez qu'il serait très difficile  
d'agir autrement dans cette affaire, à cause des person-  
nes intéressées, ici; et il y en a certainement d'autres







à Québec qui voudraient être présents et être entendus.

Alors, on ne peut pas annuler ça.

Le seul changement qu'il peut y avoir, ça pourrait être dans le rôle, et ceci va dépendre, comme on en a parlé aux parties, ceci va dépendre si les commissaires auront eu le temps d'examiner le mémoire des pilotes, et où en sera rendue la preuve du procureur de la Commission.

Alors, il est possible qu'il y ait quelques changements au rôle, parce que, vous comprenez que les commissaires veulent être au courant du mémoire avant d'entendre la preuve.

Alors, c'est le seul changement possible qui pourrait arriver.

Quant aux dates des séances, elles vont être exactement telles que prévues et telles qu'elles apparaissent sur les avis.

(Des remarques sont faites en anglais par Me Lalonde, le Président du Tribunal et Me Brisset.)

---

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que le texte ci-dessus est





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

Enquête

- 225 -

la transcription exacte et fidèle  
de mes notes sténographiques

G. OSCAR BOISJOLY  
Sténographe Officiel.





COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE  
PILOTAGE MARITIME.

---

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.,  
Président.

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., ~~commissaire~~,  
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire.

Le vingt-huitième jour de juin, l'an mil  
neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

Monsieur RENE KIROUAC, -

INTERROGE par Me MAURICE JACQUES,  
pour la Commission:

Q Quel âge avez-vous?

R 49 ans.

Q Quel est votre emploi?

R Secrétaire.

Q De quel organisme?

R Montreal Boatman Limitée.

Q Et quel est le but de cet organisme:

Montreal Boatman Limited?

R C'est de faire du transport sur eau.

Q A quel endroit?

R Dans le port de Montréal.

Q Est-ce que vous transportez des pilotes?

1. The first part of the paper is devoted to a general discussion of the problem of the existence of solutions of the system of equations

$$\frac{dx}{dt} = f(x, y), \quad \frac{dy}{dt} = g(x, y), \quad (1)$$

where

$$f(x, y) = \sum_{i=1}^n a_i(x, y) \frac{\partial F_i}{\partial x}, \quad g(x, y) = \sum_{i=1}^n b_i(x, y) \frac{\partial F_i}{\partial y},$$

and  $F_i(x, y)$  are functions satisfying the conditions

$$F_i(0, 0) = 0, \quad F_i(x, y) = O(\sqrt{x^2 + y^2}), \quad (2)$$

and

$$F_i(x, y) = O(x^2 + y^2). \quad (3)$$

The functions  $a_i(x, y)$  and  $b_i(x, y)$  are assumed to satisfy the conditions

$$a_i(0, 0) = 0, \quad b_i(0, 0) = 0, \quad (4)$$

and

$$a_i(x, y) = O(\sqrt{x^2 + y^2}), \quad b_i(x, y) = O(\sqrt{x^2 + y^2}). \quad (5)$$

$$a_i(x, y) = O(x^2 + y^2), \quad b_i(x, y) = O(x^2 + y^2). \quad (6)$$

It is assumed that

$$a_i(x, y) = O(x^2 + y^2), \quad b_i(x, y) = O(x^2 + y^2). \quad (7)$$

Under these conditions the system of equations (1) has a solution of the form

$$x = \sum_{i=1}^n c_i F_i(x, y), \quad y = \sum_{i=1}^n d_i F_i(x, y), \quad (8)$$

$$c_i = O(\sqrt{x^2 + y^2}), \quad d_i = O(\sqrt{x^2 + y^2}). \quad (9)$$

$$c_i = O(x^2 + y^2), \quad d_i = O(x^2 + y^2). \quad (10)$$



ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

R. KIROUAC  
Com. Enquête  
EX. - 227 -

1

2

3

R Oui.

4

Q Depuis combien d'années faites-vous ce  
5 transport-là?

6

R Bien, depuis mil neuf cent quarante et  
7 un (1941).

8

Q Et combien de bateaux avez-vous pour  
9 faire ce service-là?

10

R Cinq bateaux.

11

Q Cinq bateaux?

12

R Cinq bateaux.

13

Q Voulez-vous les décrire en gros, si  
14 vous voulez?

15

R Oui, la majorité - sur cinq, on en a  
16 quatre à moteurs Diesel, de cinq tonnes, avec cabine  
17 au-dessus, et deux surtout: le 1 et le 3 sont utilisés  
18 pour transporter des pilotes.

19

Q Répétez donc votre réponse?

20

R Le 1 et le 3 sont engagés...

21

Q Le 1 et le 3 sont utilisés au transport  
22 des pilotes?

23

R Au transport des pilotes, normalement;  
24 les autres, on fait différents ouvrages avec.

25

Q Vous avez parlé de leur tonnage; voulez-  
26 vous donner leur longueur et leur largeur?

27

R Bien là, au point de vue mécanique, je  
28 suis secrétaire de la Boatman, mais j'aimerais mieux  
29 que le chef réponde pour les détails du yacht.

30







ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

R. KIROUAC  
Com. Enquête  
EX. - 228 -

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30

Q Très bien, monsieur.

R Moi, je peux vous donner ce qui concerne les chiffres du bureau; si vous voulez plus de détails sur les bateaux, notre chef pourra vous répondre plus facilement sur les détails.

Q Très bien, monsieur. Est-ce que vous pouvez nous dire le nombre de pilotes que vous avez transportés l'an dernier?

R Bien, le nombre exact, c'est assez difficile, mais je crois que, de la part de nos revenus, je crois que ça représente à peu près un cinquième qu'on transporte les pilotes même.

En parlant des pilotes, c'est: Aller les chercher au bateau et les ramener au bateau.

On ne transporte pas seulement les pilotes, mais aussi les agents du corps d'immigration; mais pour ce qui concerne les pilotes, je croirais que un cinquième fait partie de notre ouvrage.

Q Un cinquième du nombre de passagers que vous transportez?

R Bien, un cinquième de notre ouvrage.

Q Un cinquième de votre ouvrage?

R Oui.

Q Maintenant, le nombre de pilotes transportés, est-ce que vous pouvez nous dire ça?

R Le nombre exact, c'est assez difficile;





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

R. KIROUAC  
Com. Enquête  
EX. - 229 -

1  
2  
3 je crois..... des journées qu'on a un peu plus d'affluen-  
4 ce, on peut en transporter une dizaine par jour; ça  
5 dépend des bateaux à l'ancrage; parce qu'on débarque  
6 seulement les pilotes qui viennent à l'ancrage à la  
7 section 83.

8 Q Je comprends. Est-ce que vos records  
9 vont révéler cette information-là, sur le nombre de  
10 pilotes que vous transportez?

11 R Je crois que si vous demandez la question  
12 à monsieur Houde, il serait plus en mesure de le faire;  
13 c'est lui qui fait le service à la journée; il donne-  
14 rait un nombre plus exact.

15 Q Est-ce que vous pouvez nous donner une  
16 idée de la valeur de ces deux navires affectés au  
17 service des pilotes?

18 R Le 1 et le 3, à peu près quinze mille  
19 dollars (\$15,000.00); c'est tous des moteurs Diesel  
20 qu'il y a là-dedans.

21 Q Quinze mille dollars (\$15,000.00) chacun?

22 R Quinze mille dollars (\$15,000.00) chacun.

23 Q Savez-vous l'âge de ces navires-là?

24 R Je crois que le dernier, le numéro 1 a  
25 seulement deux ans; le numéro 3 est de l'année précé-  
26 dente, trois ans; et les autres ont quatre ou cinq ans.

27 Q Est-ce qu'ils sont équipés de radio-  
28 téléphone?

29 R Oui.  
30





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

R. KIROUAC  
Com. Enquête  
EX. - 230 -

1

2

3

C De radar?

4

R Je ne crois pas, pas de radar.

5

Q Ils sont mûs à moteurs Diesel?

6

R Moteurs Diesel, oui.

7

Q Est-ce qu'à part du service aux pilotes,  
8 ces navires-là transportent d'autres passagers?

9

R D'autres passagers, oui, on transporte

10

...

11

C Ces deux navires-là?

12

R En général, c'est seulement pour les  
13 pilotes, ceux-là, on ne s'en sert pas pour autres cho-  
14 ses, c'est seulement pour les pilotes et les agents;  
15 surtout pour les passagers.

16

Q En d'autres mots, le 1 et le 3 sont deux  
17 navires pour le transport de passagers, dans votre or-  
18 ganisation?

19

R Dans notre organisation.

20

Q Ce n'est pas uniquement pour les pilotes?

21

R Non, pas uniquement pour les pilotes;  
22 pour les passagers. Ca peut être les agents des com-  
23 pagnies, les inspecteurs d'immigration; mais ils font  
24 surtout le transport de passagers.

25

Q Pour transporter les pilotes?

26

R Oui.

27

Q Les agents des Armateurs?

28

R Des Armateurs, les inspecteurs de radio,  
29 de la quarantaine, de l'immigration.

30







ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

R. KIROUAC  
Com. Enquête  
EX. - 231 -

1

2

3 Q De la quarantaine et de l'immigration?

4 R Les agents du gouvernement.

5 Q Les inspecteurs de la Voie Maritime du  
6 St-Laurent, est-ce que vous les transportez?

7 R Oui, à l'occasion. Quand je dis:  
8 passagers, c'est tous les gens qui ont affaires à aller  
9 sur les bateaux.

10 Q Est-ce que vos navires sont licenciés  
11 par le gouvernement fédéral, pour le transport de  
12 passagers?

13 R Oui. Quand on construit un yacht, c'est  
14 inspecté par le département du Transport, et tous nos  
15 bateaux sont enregistrés au département du Transport,  
16 et l'inspecteur vient faire l'inspection de nos yachts.

17 Q Ils sont licenciés pour combien de  
18 passagers?

19 R Là, monsieur vous répondra pour les  
20 détails...

21 Q Est-ce que vous avez eu des plaintes  
22 de la part des pilotes ou de l'autorité de pilotage  
23 concernant le service que vous donnez?

24 R Bien, pas depuis les dix dernières années;  
25 on n'a jamais eu de plainte que les pilotes n'étaient  
26 pas satisfaits de notre service, du bureau de pilotage  
27 ou d'ailleurs; on n'a jamais eu de plainte officielle  
28 sur le service qu'on leur donnait.

29 Q Et comment procède-t-on pour obtenir vos  
30





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

R. KIROUAC  
Com. Enquête  
EX. - 232 -

1  
2  
3 services? Disons qu'un navire arrive à Montréal, il va  
4 ancrer; qui est-ce qui vous dit d'aller chercher le  
5 pilote à bord?

6 R Bien, des fois, c'est le bureau du pilo-  
7 tage qui nous appelle, qu'un bateau descend, ou.....  
8 maintenant, il y a un service de signal, le soir, ils  
9 allument les lumières et ils nous avertissent au bureau,  
10 parce que nous autres, notre office est sur le bord de  
11 l'eau.

12 Q Il y a un service de signaux, des lumiè-  
13 res, où, ça?

14 R Sur le bord du St-Laurent, dans la section  
15 de l'est, où les bateaux s'en viennent, qui nous avertit  
16 que le bateau est à l'approche. Alors, on est averti  
17 par les signaux que le bateau va ancrer, et qu'il faut  
18 donner le service avec nos yachts au bateau, le soir.

19 Q Qui est-ce qui s'occupe de ces signaux-  
20 là, de ces lumières-là?

21 R C'est le bateau même, le pilote ou le  
22 capitaine qui nous avise qu'ils ont besoin des services  
23 de notre yacht.

24 Q Au moyen de signaux sur le bateau?

25 R Oui, le soir, parce qu'on a eu une  
26 plainte - avant, ils se servaient du criard, de leur  
27 sifflet.

28  
29 On a eu des plaintes que ça faisait trop  
30 de bruit la nuit. On a organisé un service de signal





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

R. KIROUAC  
Com. Enquête  
EX. -233 ...

1  
2  
3 pour ne pas qu'il y ait autant de bruit qui se fasse  
4 par les bateaux qui faisaient crier leurs sirènes;  
5 on est organisé, la Shipping Federation nous avertit  
6 de ça, et on s'est organisé en conséquence. On a  
7 toujours quelqu'un aux aguets qui regardent s'ils ont  
8 besoin de notre yacht.

9 C Lorsque le navire arrive à Montréal,  
10 il fait signal lumineux pour vous avertir qu'il a be-  
11 soïn de votre bateau?

12 R Oui.

13 Q Maintenant, votre poste où vous stationnez  
14 vos bateaux se trouve où, à Montréal?

15 R A la section 83, sur le bord de l'eau.

16 Q A la section 83 sur le bord de l'eau?

17 R Sur la rue Mercier.

18 C Et là, vous pouvez voir partout dans le  
19 port?

20 R Oui, parce qu'on se trouve dans l'angle,  
21 et on voit loin; on voit le chenal en descendant.

22 Q Vous avez un homme qui est de faction là,  
23 qui surveille ça?

24 R On a plusieurs hommes, on a plusieurs  
25 hommes de service.

26 C Vous avez combien de personnes à votre  
27 emploi, à votre bureau, à terre?

28 R Pour donner le service, on en a sept.

29 Q Sept dans le bureau?  
30







ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

R. KIROUAC  
Com. Enquête  
EX. - 234 -

1  
2  
3 R Bien, dans le bureau, qui font le ser-  
4 vice au yacht; un dans le bureau continuellement; les  
5 autres font le service de nos yachts, c'est des chauff-  
6 feurs attitrés pour conduire nos yachts. Alors, on en  
7 a sept en tout qui font le service.

8 Q Vous avez combien d'employés sur un  
9 bateau?

10 R Bien, ça dépend, si c'est pour faire un  
11 attachage, on envoie un homme, un chauffeur seulement.

12 Q Par yacht?

13 R Oui. Ils ont leur permis d'ingénieur  
14 temporaire du ministère des Transports, leur permis de  
15 conduire nos yachts.

16 Q Pour revenir sur la question des licen-  
17 ces, vous êtes licencié pour transporté combien de  
18 passagers? Ah, vous avez dit que c'était monsieur Houde?

19 R Oui, il va donner plus de détails sur  
20 la capacité des yachts, au point de vue mécanique, mon-  
21 sieur Houde vous répondra lui-même.

22 C Si un agent veut se servir d'un bateau,  
23 disons, pour aller reconduire un pilote sur un navire  
24 qui est à l'ancre, comment est-ce que ça se fait, ça?

25 R Bien, s'il vient de la terre, il se rend  
26 à notre bureau. Notre bureau est sur le bord de l'eau;  
27 on a nos ancrages, et nos bateaux sont tous statinnés  
28 sur le bord de l'eau. Il se rend à notre bureau, et  
29 il vient demander qu'il a affaires à aller à certain  
30







ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

R. KIROUAC  
Com. Enquête  
EX. - 235 -

1  
2  
3 bateau à l'ancre - des fois il y en a quatre ou  
4 cinq - et on va le reconduire.

5 C Et qu'est-ce qui arrive quand un pilote  
6 se présente là et tous vos bateaux sont partis?

7 R En cas "d'emergency", on peut en prendre  
8 un autre; d'habitude, c'est rare qu'ils sont partis  
9 tous ensemble, parce qu'on va seulement à des bateaux  
10 à l'ancrage; ceux qui sont en mouvement, ça ne nous  
11 regarde pas. C'est seulement ceux qui ont affaires à  
12 nous et qui entrent là.

13 Q Vous chargez combien pour vos voyages  
14 dans le port?

15 R Trois dollars et cinquante (\$3.50) du  
16 voyage.

17 C Et c'est un taux uniforme partout?

18 R Oui, uniforme pour les pilotes, les agents,  
19 n'importe quel, trois dollars et cinquante (\$3.50) par  
20 voyage.

21 Q Par voyage?

22 R Pour aller; et quand on va les chercher,  
23 c'est: trois dollars et cinquante (\$3.50).

24 C Alors, pour aller chercher un pilote sur  
25 un navire à l'ancre, vous chargez trois dollars et  
26 cinquante (\$3.50)?

27 R Trois dollars et cinquante (\$3.50).

28 Q Et si en allant chercher un pilote sur  
29 un navire à l'ancre vous amenez l'agent avec vous, vous  
30





R. KIROUAC  
Com. Enquête  
EX. - 236 -

1  
2  
3 chargez trois dollars et cinquante (\$3.50) à l'agent  
4 et trois dollars et cinquante (\$3.50) au pilote?

5 R Oui, si c'est le même voyage, trois  
6 dollars et cinquante (\$3.50) par personne; si c'est  
7 un pilote, c'est le pilote, et c'est rare que l'agent  
8 - l'agent est chargé à la compagnie aussi, trois dol-  
9 lars et cinquante (\$3.50) du voyage.

10 Q Par personne?

11 R Par personne.

12 Q Alors, si vous avez quatre ou cinq per-  
13 sonnes, c'est: quatre ou cinq fois trois dollars et  
14 cinquante (\$3.50)?

15 R Bien, c'est-à-dire, en général, comme  
16 les agents d'immigration et tout ça, s'il va avec son  
17 assistant, on charge seulement un voyage, trois dollars  
18 et cinquante (\$3.50); on ne charge pas pour plusieurs  
19 personnes pour le même département; comme les docteurs  
20 qui vont pour l'agriculture, s'ils sont deux, on va  
21 charger trois dollars et cinquante (\$3.50) pour le même  
22 voyage.

23  
24 Ca dépend quelle compagnie qu'ils vont  
25 représenter.

26 S'ils sont deux, pas de la même compagnie,  
27 si ça regarde un bateau différent, on va en débarquer  
28 un là et continuer pour l'autre bateau qui est un autre  
29 agent.  
30





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

R. KIROUAC  
Com. Enquête  
EX. - 237 -

Nos prix ont été approuvés par la  
Shipping Federation.

Q Oui, je ne critique pas vos prix. En  
somme, pour le pilote, c'est trois dollars et cinquante  
(\$3.50) pour aller le conduire et aller le chercher?

R Trois dollars et cinquante (\$3.50),  
comme on appelle "each way", - chaque voyage.

Q Si vous allez le reconduire à bord du  
navire, c'est trois dollars et cinquante (\$3.50)?

R C'est ça.

Q Et si vous allez le chercher, c'est  
trois dollars et cinquante (\$3.50) aussi?

R Oui.

Q Maintenant, est-ce que ces taux-là  
ont été approuvés par la Régie des Services Publics à  
Québec?

R Oui, ils sont approuvés par la Régie  
des Services Publics...

Q Ainsi...

R ... avec la Régie des Services Publics  
de Québec, nous avons une ordonnance qui a été passée,  
qui nous donne la permission de faire du transport  
sur eau, dans le port de Montréal, pour ce que je vous  
disais tout à l'heure, pour transporter des bateaux,  
on a une ordonnance de la Régie des Services Publics  
de Québec pour ça.

Q Vous souvenez-vous de la date à laquelle







R. KIROUAC  
Com. Enquête  
EX. - 238 -

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30

cette ordonnance-là a été rendue?

R Je ne l'ai pas en mémoire là, mais ça fait à peu près cinq ou six ans, je crois, parce qu'actuellement, je crois que c'est le département du Transport, ils ont changé de ministère; avant, c'était sous la Régie des Services Publics; maintenant, c'est sous le département du Transport.

Q La Régie des Transports?

R La Régie des Transports, quelque chose comme ça. Ça fait à peu près ça, cinq ou six ans. Il faudrait que je regarde mes papiers.

LE PRÉSIDENT:

Q Est-ce que vous voulez dire: Cinq ou six ans depuis que c'est sous la Régie des Transports, ou: Depuis cinq ou six ans sous la Régie Provinciale?

R Bien, l'ordonnance nous a été donnée il y a à peu près cinq ou six ans; on a passé devant le Juge, et ça nous a été accordé, la permission, le permis, comme vous dites, de faire ce genre d'ouvrage là dans le port, de transport sur eau, en ce qui concerne le port de Montréal.

Q Est-ce que ça fait plusieurs années que vous faites ce transport-là à Montréal?

R Comme je vous ai dit, Montreal Boatman, on a une charte provinciale depuis mil neuf cent quarante et un (1941).





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

R. KIROUAC  
Com. Enquête  
EX. - 239 -

1  
2  
3 Mais avant, le trafic était tellement  
4 petit qu'on ne s'est pas occupé d'avoir une ordonnance,  
5 parce que l'ouvrage n'était pas fort; mais les dernières  
6 années, vu que l'ouvrage augmentait, on a voulu se pro-  
7 téger, comme on dit, puis on a demandé une ordonnance,  
8 un permis, pour faire ce genre d'ouvrage-là dans le  
9 port de Montréal.

10 Q Quand avez-vous demandé ce permis-là?

11 R Comme je vous ai dit, ça fait à peu  
12 près ça, cinq ou six ans; il faudrait que je regarde  
13 la date sur notre ordonnance.

14 Q Avant ça, vous faisiez le transport  
15 sans permis?

16 R Non, au contraire; je veux dire qu'on  
17 s'est mis sous la Régie des Services Publics parce  
18 qu'il fallait passer par Québec, vu qu'on était dans  
19 Québec; mais à chaque année, on a un permis officiel  
20 qu'on demande National Harbour Board de Montréal qui  
21 nous accorde un permis pour cet ouvrage-là à Montréal,  
22 annuellement.

23  
24 Me MAURICE JACQUES,

25 pour la Commission:

26 Si je peux intervenir: Le gouvernement  
27 de la Province, dans ses Statuts de 1941,  
28 au moins, s'était reconnu une juridiction  
29 sur le transport maritime à l'intérieur de  
30 la Province, et le contrôle ou l'applica-





1  
2  
3 tion de cette loi-là avait été référé  
4 à la Régie des Services Publics qui,  
5 jusqu'à ces dernières années, ne l'avait  
6 pas appliqué, ou avait toléré que personne  
7 ne demande de permis. Cependant, elle a  
8 accordé des permis à ceux qui en faisaient  
9 la demande.

10 Il y a quelques années, la loi a été  
11 appliquée - c'est-à-dire, on a commen-  
12 cé à appliquer la loi dans toute sa  
13 rigueur, par l'entremise de la Régie des  
14 Services Publics.

15  
16 Ceci a duré, je pense, un ou deux ans,  
17 et l'application de la loi, subséquem-  
18 ment, a été référée à la Régie des Trans-  
19 ports.

20 Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,  
21 pour Merchant Service Guild:  
22 A la session de 1961.

23  
24 Me MAURICE JACQUES,  
25 pour la Commission:

26 Maintenant, c'est la Régie des Transports  
27 qui exige que tous les gens qui s'occupent  
28 de transport maritime à l'intérieur de la  
29 Province demandent une ordonnance permet-  
30 tant d'exploiter leur commerce.





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

R. KIROUAC  
Com. Enquête  
EX. - 241 -

1  
2  
3 Les principes généraux qui ont été suivis  
4 à date sont ceux que la Régie avait suivis  
5 dans le transport par camionnage; la  
6 procédure est à peu près la même, évidem-  
7 ment avec des modifications; mais depuis  
8 mil neuf cent soixante et un (1961) que  
9 cette loi-là est régulièrement appliquée,  
10 non pas dans toute sa rigueur, mais autant  
11 que possible; et antérieurement à mil  
12 neuf cent soixante (1960) ou mil neuf cent  
13 soixante et un (1961), je pense bien  
14 que personne n'aurait même demandé à  
15 Montreal Boatman Limited s'ils avaient eu  
16 un permis d'une Régie provinciale.

17  
18 Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,

19 pour Merchant Service Guild:

20 Pour ajouter aux explications de mon  
21 confrère: En mil neuf cent soixante et un  
22 (1961), lorsque la loi de la Régie des  
23 Services Publics a été amendée en même  
24 temps que la loi de la Régie des Trans-  
25 ports, pour transporter la juridiction  
26 sur l'émission des permis d'une Régie à  
27 l'autre, une ordonnance générale de trans-  
28 port a été également édictée par le Régie  
29 des Transports Provinciale, et je réfère  
30 cette Commission aux décisions de la







ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

R. KIROUAC  
Com. Enquête  
EX. - 242 -

Régie quant à ses exigences pour l'émission des permis de transport par bateau.

Me MAURICE JACQUES,

pour la Commission:

Si ça peut aider la Régie, je déposerai la semaine prochaine, copie de l'ordonnance générale qui s'applique au transport maritime dans la Province - copie française et copie anglaise.

LE PRESIDENT:

Sur le même sujet - c'est une question de juridiction, et il me vient à l'esprit la juridiction pour les transports dans les aéroports, les aérogares, ou sur le terrain d'aviation du département du transport; alors, je sais qu'il y a quelque chose dans la loi fédérale disant que c'est exclusivement du domaine fédéral; c'est justement pour ça que je soulève la question, pour savoir s'il n'y aurait pas quelque chose à cet effet, relativement aux services essentiellement fédéraux, comme le service des pilotes.

Me MAURICE JACQUES,

pour la Commission:

Voici, Votre Seigneurie: La Régie des





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

R. KIROUAC  
Com. Enquête  
EX. - 243 -

1  
2  
3 Transports Fédérale a juridiction sur  
4 les taux de fret qui sont chargés pour  
5 service entre les limites ouest du port  
6 de Québec, jusqu'aux Grands Lacs, je  
7 crois.

8  
9 Est-ce que je suis exact?

10 LE PRESIDENT:

11 Je comprends quand même qu'il y a ici  
12 une différence, c'est que Montreal  
13 Boatman ne fait pas seulement le service  
14 des pilotes, mais fait le service aussi  
15 de tous autres passagers qui pourraient  
16 aller à bord des bateaux.

17  
18 Me MAURICE JACQUES,  
19 pour la Commission:  
20 exactement.

21 LE PRESIDENT:

22 Alors, peut-être que pour ça, ils ont  
23 besoin d'un permis provincial, et je vou-  
24 drais justement que les faits soient au  
25 dossier, de façon à ce que nous puissions  
26 examiner le problème plus tard.

27  
28 Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,  
29 pour Merchant Service Guild:  
30 Votre Seigneurie, au sujet des aéroports,





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

R. KIROUAC  
Com. Enquête  
EX. - 244 -

1  
2  
3 les taxis et les autobus des aéroports,  
4 je crois que le ministère Fédéral des  
5 Transports a toujours pris l'attitude  
6 qu'étant donné qu'il s'agissait d'une  
7 propriété fédérale, qu'ils devaient être  
8 les seuls à désigner le concessionnaire,  
9 mais qu'ils exigent cependant que le con-  
10 cessionnaire détienne un permis de la  
11 Régie Provinciale pour faire le service  
12 entre la ville en question et l'aéroport  
13 en question.

14 Me MAURICE JACQUES,

15 pour la Commission:

16 C'est exact, parce qu'autrement, le taxi  
17 qui ne se verrait pas accorder un permis  
18 ne pourrait pas se rendre à l'aéroport.  
19

20 Q Vous avez obtenu une ordonnance de la  
21 Régie des Transports, des Services Publics?

22 R Oui, puis on a été avisé que notre or-  
23 donnance était encore en vigueur quand la Régie des  
24 Transports a pris ça, que nous étions soumis à ce nou-  
25 veau département.

26 Q Ca fait, ça, depuis cinq ou six ans?

27 R Bien, peut-être; je ne me souviens pas  
28 au juste de la date; peut-être plus, même.

29  
30 Quand les services Publics étaient en







R. KIROUAC  
Com. Enquête  
EX. - 245 -

1  
2  
3 existence, on a passé devant les commissaires, et on  
4 a eu des ordonnances, il y a eu des objections, et  
5 on a eu notre ordonnance comme quoi on était les seuls  
6 dans le port de Montréal à faire du transport sur  
7 l'eau; on avait une ordonnance provinciale, vu que,  
8 comme vous dites, ça tombait dans la Province.  
9

10 Maintenant, comme je disais tout à l'heure,  
11 on a un permis fédéral annuel, chaque année, on demande  
12 au port de Montréal...

13 Q Vous avez aussi l'autorisation du conseil  
14 des Ports Nationaux?

15 R Oui, chaque année, il faut faire notre  
16 demande à monsieur Beaudet du National Harbour Board,  
17 division de Montréal, et l'emplacement qu'on a sur le  
18 bord de l'eau est sur le port de Montréal, il a donné  
19 le terrain, vu qu'il faut être sur le bord de l'eau,  
20 on est sur le terrain fédéral; alors, à chaque année,  
21 il faut que je renouvelle mon permis avec le Fédéral.

22 Q Est-ce que la bâtisse vous appartient  
23 ou si elle est louée du Fédéral?

24 R Non, la bâtisse nous appartient; on  
25 loue l'espace de terrain du Fédéral, avec le permis  
26 d'opérer dans le Port de Montréal.

27 LE PRESIDENT:

28 Avant qu'on passe sur un autre sujet,  
29 je ne peux pas m'empêcher de passer une  
30





R. KIROUAC  
Com. Enquête  
EX. - 246 -

1  
2  
3 remarque: Qu'est-ce qui arriverait si  
4 le Provincial voulait accorder un per-  
5 mis, alors que la Commission des Ports  
6 Nationaux veut l'accorder seulement à une  
7 autre compagnie en particulier?

8  
9 Alors, je ne demande pas une réponse à  
10 ça, mais je le souligne pour le dossier,  
11 qu'il peut y avoir une situation très  
12 délicate.

13 Me MAURICE JACQUES,

14 pour la Commission:

15 Cette situation très délicate a déjà  
16 existé, et la Régie des Services Publics  
17 et des Transports avait très certaine-  
18 ment...

19  
20 Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,

21 pour Merchant Service Guild:

22 Il existe sûrement pour le service de  
23 transport maritime, c'est que la Commis-  
24 sion Maritime décide, un bon jour, de  
25 subventionner quelqu'un qui ne détient  
26 pas de permis de la Régie des Transports  
27 Provinciale.

28 Me MAURICE JACQUES,

29 pour la Commission:  
30





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

R. KIROUAC  
Com. Enquête  
EX. - 247 -

Ni de certificat d'inspection du service  
d'inspection.

Q Quoiqu'il en soit, monsieur, il y a  
quelques années, je crois, une demande pour faire le  
service que vous faites dans le port de Montréal avait  
été faite à la Régie des Transports. Est-ce que c'est  
exact?

R Je crois que oui..... oui.

Q Vous souvenez-vous de cet incident-là?

R Oui, je m'en souviens.

Q Voulez-vous nous raconter ça?

R Bien, naturellement, comme je vous dis,  
on opérait dans le port de Montréal, on avait eu notre  
ordonnance provinciale pour faire le transport de ser-  
vice par eau; on était en opération depuis mil neuf  
cent quarante et un (1941); pour se protéger, on a  
demandé une ordonnance provinciale, vu qu'ils disaient  
qu'il fallait passer par la Régie des Services Publics  
Provinciale pour avoir une ordonnance pour faire ce genre  
d'ouvrage là, malgré qu'on avait un permis obtenu du  
Fédéral, pour faire l'ouvrage quand même.

Alors, durant les années d'après guerre,  
il a fallu donner le service habituel aux pilotes, aux  
agents, à tout le monde; puis, les années d'après guerre.  
ont été dures, parce que le service maritime n'était pas  
beaucoup ... avec l'Europe, on ne faisait pas grand com-





R. KIROUAC  
Com. Enquête  
EX. - 248 -

merce.

On a opéré pendant trois ou quatre années  
presqu'à perte. On a continué de donner le service,  
parce qu'il fallait le donner aux pilotes et aux agents,  
comme on le donne aujourd'hui.

On a continué quand même. Aussitôt que  
le commerce a augmenté, la voie maritime est venue en  
opération, alors, il y a quelques deux ou trois ans,  
il y en a un qui a voulu faire le même ouvrage que nous  
autres; il a envoyé à tous nos clients une lettre di-  
sant qu'il chargerait la moitié prix.

Vu que j'avais une ordonnance provinciale,  
je suis allé voir le Provincial, puis j'ai demandé, vu  
qu'on avait eu une ordonnance de faire ce genre d'ouvrage-  
là, qu'il devait nous protéger, parce que si vous avez  
un compétiteur qui arrive et veut couper les prix pour  
le même ouvrage, et puis, on peut opérer quelques mois  
par année, - vous allez avoir de la misère à arriver.

C'est pour ça qu'on a demandé une ordon-  
nance provinciale, pour nous protéger, pour faire cet  
ouvrage-là, vu que c'est pas un service annuel; on est  
huit mois à rien faire; c'est entendu qu'on ne peut pas  
arriver.

On a été faire la demande - il a été







R. KIROUAC  
Com. Enquête  
EX. - 249 -

1  
2  
3 obligé de faire sa demande devant la Régie des Services  
4 Publics, ç'a passé devant le Juge qui nous avait donné  
5 notre ordonnance. Il a dit que ce n'était pas nécessaire  
6 d'avoir deux compagnies, vu qu'il n'y avait jamais eu de  
7 plainte, les pilotes étaient satisfaits, tout le monde  
8 était satisfait du service qu'on donnait, et qu'il ne  
9 voyait pas l'utilité de deux compagnies pour faire l'ou-  
10 vrage dans le port, vu que c'était saisonnier.

11 Q                   Maintenant, cette demande de la part de  
12 votre compétiteur, est-ce que ça n'aurait pas été pro-  
13 voqué parce que votre compagnie aurait refusé d'accor-  
14 der un service quelconque à compter de minuit le dix-  
15 sept (17) mai, je pense?

16 R                   Ah non, pas du tout, on n'a jamais refusé  
17 de donner le service; c'était une question de vidanges...

18 Q                   Excusez-moi - est-ce que ç'a rapport  
19 avec le transport des passagers?

20 R                   Non, pas le transport des passagers, c'est  
21 un autre domaine; c'est ça qui a commencé l'histoire.  
22 Je ne veux pas en donner plus de détails si vous ne les  
23 demandez pas; ce n'est pas nécessaire de les donner,  
24 c'est une histoire qui a été réglée dans le temps.

25 Q                   Si ça concerne les vidanges, ça ne nous  
26 concerne pas.

27  
28 LE PRESIDENT:

29 J'aimerais que le procureur de la Commis-  
30 sion obtienne quelques renseignements





R. KIROUAC  
Com. Enquête  
EX. - 250 -

1  
2  
3 relativement à la nature de la compagnie,  
4 le transport des parts et des actions,  
5 etc.

6  
7 Je ne demande pas ceci à cause du cas de  
8 Montréal particulièrement, mais de ce  
9 qu'on a entendu ailleurs, de façon à  
10 ce qu'il puisse y avoir des comparaisons.

11 Vous pourriez peut-être poser des questions  
12 au témoin à ce sujet-là.

13  
14 Me MAURICE JACQUES,  
15 pour la Commission:

16 Q Est-ce que vous avez apporté vos livres  
17 des minutes avec vous?

18 R Non, je ne les ai pas sur moi, je ne  
19 croyais pas..... c'était au point de vue actions, vous  
20 voulez dire?

21 Q Combien d'actionnaires avez-vous?

22 R Il y a trois actionnaires. Le principal  
23 actionnaire, c'est monsieur Houde, qui est le proprié-  
24 taire de quatre-vingt-dix-sept pour cent (97%) des  
25 parts, monsieur Eugène Houde; il est propriétaire  
26 depuis nombre d'années, depuis mil neuf cent quarante-  
27 neuf (1949).

28 LE PRESIDENT:

29 Q Quelle est l'occupation de monsieur Houde?  
30





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

R. KIROUAC  
Com. Enquête  
EX. - 251 -

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30

R Il est président de la compagnie.  
Q A part ça?  
R Il a 65 ans, il ne fait pas autre chose,  
c'est son commerce.

Ensuite, deux autres parts qui sont  
détenues, deux par Rosario Houde, son frère ...

Me MAURICE JACQUES,  
pour la Commission:

Q Est-ce que c'est monsieur Houde qui est  
ici avec vous?

R Non, c'est son frère, Rosario Houde;  
c'est un pilote - et monsieur Jacques Melançon a une  
part.

C'est plutôt monsieur Houde qui contrôle  
la compagnie, il a quatre-vingt-dix-sept pour cent  
(97%) des parts depuis nombre d'années.

Q Qu'il plaise à la Régie, on va obtenir  
le livre des minutes...

R Oui, je ne l'ai pas sur moi, mais je  
pourrais vous le montrer.

LE PRESIDENT:

Ce que nous aimerions savoir, c'est: De  
quel genre de corporation il s'agit, sous  
quelle partie de la Loi des compagnies  
elle tombe, fédérale ou provinciale, et







ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

R. KIROUAC  
Com. Enquête  
EX. - 252 -

s'il y a des restrictions ou des instructions spéciales relativement au transfert des actions.

LE TEMOIN:

R C'est une charte provinciale que nous avons depuis mil neuf cent quarante et un (1941), sous le nom de "Montreal Boatman Limitée".

TRANSQUESTIONNE par Me JEAN BRISSET, c.r.,  
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Monsieur Kirouac, cette charge de trois dollars et cinquante (\$3.50) que vous faites pour transporter un pilote...

R Oui monsieur.

Q ... n'est pas payée par le pilote, mais par le navire, n'est-ce pas?

R Oui, par l'agent de la compagnie de navigation.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -

Je, soussigné, sténographe officiel,  
étant dûment assermenté, certifie par  
les présentes que la déposition ci-dessus  
est la transcription exacte et fidèle de  
mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY  
Sténographe Officiel.





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE  
PILOTAGE MARITIME.

---

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.,  
Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,  
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire.

Le vingt-huitième jour de juin, l'an  
mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

ALBERT HOUDE

Me MAURICE JACQUES,

pour la Commission:

Q Quel est votre âge, monsieur Houde?

R 32 ans.

Q Quelle est votre occupation?

R Je suis en charge de la direction du  
service.

Q Vous êtes en charge de l'exploitation des  
navires pour Montreal Boatman Limited?

R Oui monsieur.

Q Depuis combien de temps?

R Depuis dix ans.

Q Est-ce que vous avez d'autres occupations  
à part celle-là?





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

A. HOUDE  
Com. Enquête  
EX. - 254 -

1

2

3

R Non monsieur.

4

Q Maintenant, voulez-vous nous donner la

5

longueur, - les dimensions plutôt des deux bateaux

6

qui sont affectés au transport des passagers?

7

R Nous avons le Boatman numéro 1: Il est

8

construit d'acier, il a un moteur Diesel de 85 forces,

9

capacité vingt passagers, équipé selon les "régulations"

10

du gouvernement, du département des Transports.

11

Q Est-ce que vous avez une licence du

12

département des Transports?

13

R Nous avons un permis.

14

Q Pour vos navires passagers?

15

R Oui; il est enregistré, nous avons tous

16

les permis du transport.

17

Q C'est spécifié combien de passagers,

18

sur la licence?

19

R 20 passagers, y compris l'opérateur.

20

Q Y compris l'opérateur. Ca, c'est votre

21

Boatman numéro 1?

22

R Boatman numéro 1.

23

Q Maintenant, l'autre, Boatman numéro 3?

24

R Il y a le Boatman numéro 3, il est cons-

25

truit de bois, il a trente et un pieds (31') de long,

26

il a un moteur Diesel de 165 forces; il est construit

27

et accepté selon les "régulations" du département des

28

Transports.

29

Q Il peut transporter combien de passagers?

30





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

A. HOUDE  
Com. Enquête  
EX. - 255 -

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30

R Le même nombre de passagers.

Q Vingt passagers. Est-ce que vous pour-  
riez nous dire le nombre de fois que vous avez trans-  
porté des pilotes, l'an dernier?

R C'est assez difficile de dire le nombre  
exact; si je pouvais avoir le nombre de bateaux qui  
sont venus à l'ancre, je vous le dirais tout de suite,  
pour la raison que quand le bateau arrive à l'ancrage,  
on débarque le pilote, et quand il repart, il nous  
faut rembarquer le pilote.

Q Maintenant, vous avez entendu monsieur  
Kirouac dire que le transport des pilotes, ça repré-  
sentait à peu près un cinquième de votre transport  
de passagers; croyez-vous que c'est exact, ça?

R C'est à peu près ça; c'est alentour de  
ça. On ne peut pas dire exactement, mais tout près de  
ça.

Q Maintenant, qu'est-ce que vous faites  
pendant l'hiver, avec vos bateaux?

R On fait les réparations pour être prêts  
à l'ouverture de la saison.

Q Et à l'ouverture de la saison, est-ce qu'il  
y a encore de la glace dans le port de Montréal?

R L'an dernier, on a commencé à opérer le  
vingt-cinq (25) mars.

Q Est-ce qu'il y avait de la glace?

R Il y avait beaucoup de glace.







ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

A. HOUDE  
Com. Enquête  
EX. - 256 -

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30

Q Est-ce que vos navires sont équipés pour travailler dans la glace?

R Il y a seulement un bateau en fer.

Par contre, on ne peut garder nos bateaux à la station; il faut aller les placer derrière les quais de l'Industrie pour ne pas qu'ils soient brisés par les glaces. Quand il vient un bateau à l'ancrage, on fait le service.

Quand le bateau est parti, on retourne se cacher encore.

Q Est-ce que la coque de votre navire de fer est renforcée d'une façon quelconque pour la glace?

R Oui, elle est renforcée pour la glace.

Q Mais est-ce qu'elle a été renforcée pour la glace?

R Oui.

Q De combien d'épaisseur?

R Trois seizièmes de pouce .

Q Où est-ce que ç'a été fait, ce travail-là?

R Le bateau a été acheté de seconde main, ça faisait deux ans qu'il était construit; on a fait les transformations nous autres mêmes.

Q Quel était son nom, avant?

R Ah, je ne peux dire; il était sur un numéro d'enregistrement, 10 D, quelque chose.





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

A. HOUDE  
Com. Enquête  
EX. - 257 -

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30

Q C'est vous-même qui avez fait les réparations?

R Oui, on a fait les changements pour l'équiper selon le service qu'on a.

Q Est-ce que vous avez fait des changements à la coque?

R Non, la coque est restée telle quelle; seulement la partie supérieure, comme la "meuserie" et les ancres.

Q Savez-vous où ç'a été construit?

R Je ne pourrais dire.

Q Est-ce que vous avez des radios-téléphones à bord?

R Nous avons un "citizen's band".

Q Qu'est-ce que c'est ça?

R Les bandes citoyennes, qu'ils appellent; tous les gens qui désirent se procurer ce radio-là peuvent facilement l'avoir, avec un permis du département des radios.

Q Mais est-ce que vous pouvez parler aux navires?

R Non. Le bureau peut communiquer avec les navires.

Q Vous pouvez?

R Non.

Q Vous ne pouvez pas?

R On ne peut pas.





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

A. HOUDE  
Com. Enquête  
EX. - 258 -

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30

Q Qu'est-ce que vous faites avec ce  
radio-là?

R C'est seulement s'il survenait du danger,  
quelque chose, qu'on puisse communiquer avec la station,  
se déprendre.

Q Avec la station?

R Oui, notre office, à l'office.

Q Vous pouvez communiquer de votre bateau  
au bureau?

R Oui monsieur.

Q Uniquement?

R Seulement.

Q Le bureau, lui, pourra se mettre en  
communication avec quelqu'un d'autre?

R Oui, s'il survient quelque chose, et  
de cette façon, envoyer un autre bateau pour les dé-  
prendre.

Q Je vois, monsieur.

LE PRESIDENT:

Q Monsieur Houde, vous avez parlé tout à  
l'heure du transport des pilotes. Je comprends que  
dans le port de Montréal, il y a trois genres de pilotes:  
Il y a les pilotes du St-Laurent, les pilotes du Port  
de Montréal, il y a les pilotes aussi de la Voie Maritime.  
Est-ce que c'est le transport de ces trois groupes de  
pilotes-là?







ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

A. HOUDE  
Com. Enquête  
EX. - 259 -

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30

R Non, nous avons seulement les pilotes  
de la Rivière, du St-Laurent, et seulement les pilotes  
du port de Montréal.

En ce qui concerne les pilotes de la  
Voie Maritime, on ne leur touche pas.

Q Quand un bateau est en partance de  
Montréal et qu'il s'engage sur la voie maritime, ou  
qu'il passe seulement, vous ne mettez pas le pilote à  
bord?

R Non, on fait seulement les bateaux  
arrêtés.

Il peut arriver à certaines occasions  
qu'il y a eu une erreur dans l'ordre du pilote; il  
faut aller chercher le pilote quand le bateau est en  
voie de descendre le fleuve, mais c'est très rare.

Ne MARC LALONDE, c.r.,  
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:  
Pour l'information de la Commission, les  
pilotes de la Voie Maritime embarquent  
à l'écluse de St-Lambert.

LE PRESIDENT:

Si je comprends bien, un bateau qui serait  
seulement en transit ici, dans le port de  
Montréal, le pilote du St-Laurent, se rend  
jusqu'à l'écluse?





1  
2  
3 Me MARC LALONDE, c.r.,  
4 pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:  
5 Exactement; jusqu'au mur d'approche de  
6 St-Lambert.

7 LE PRESIDENT:

8 Q Maintenant, en hiver, à chaque fois  
9 qu'un bateau vient à l'ancre, c'est vous autres qui  
10 faites aussi le transport du pilote?

11 R L'hiver, on ne fait pas de service dans  
12 le port.

13 O Alors, qu'est-ce qui arrive l'hiver,  
14 quand il faut aller chercher ou mener un pilote à un  
15 bateau qui est à l'ancre?

16 R L'hiver, le bateau va directement au  
17 quai.

18  
19 - ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -  
20

21 Je, soussigné, sténographe officiel,  
22 étant dûment assermenté, certifie par  
23 les présentes que la déposition ci-dessus  
24 est la transcription exacte et fidèle de  
25 mes notes sténographiques.

26  
27 G. OSCAR BOISJOLY  
28 Sténographe Officiel.  
29  
30





COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE  
PILOTAGE MARITIME.

---

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.,  
Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,  
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire.

Le vingt-huitième jour de juin, l'an  
mil neuf cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

ROBERT HOUDE -

INTERROGE par Me MAURICE JACQUES,  
pour la Commission:

Q Quel est votre âge?

R 55.

Q Quelle est votre occupation?

R Mon occupation principale, je suis pilote.

Q Vous êtes pilote dans quelle circons-  
cription?

R Dans la circonscription de Montréal.

Q De Montréal à Trois-Rivières?

R Montréal - Québec.

Q Et quel service faites-vous? Montréal -  
Trois-Rivières ou Trois-Rivières - Québec?





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

R. HOUDE  
Com. Enquête  
EX. - 262 -

- 1  
2  
3 R Non, Trois-Rivières à Québec.  
4 Q Depuis combien de temps êtes-vous  
5 pilote?  
6 R Ca fait 29 ans, monsieur.  
7 Q Et je crois que c'est vous qui êtes un  
8 des actionnaires de la compagnie Three Rivers Boatman  
9 Limited?  
10 R C'est ça, monsieur.  
11 Q Est-ce que vous êtes aussi actionnaire  
12 dans la compagnie Montreal Boatman Limited?  
13 R Non monsieur.  
14 Q Est-ce que les Houde qui sont actionnai-  
15 res de Montreal Boatman Limited sont parents avec vous?  
16 R Oui monsieur.  
17 Q A quel degré?  
18 R Dans la personne de Eugène Houde, ça se  
19 trouve mon frère.  
20 Q Votre frère?  
21 R Dans la personne d'Albert Houde, ça se  
22 trouve mon neveu.  
23 Q Et depuis combien de temps êtes-vous  
24 actionnaire de Three Rivers Boatman?  
25 R Depuis mil neuf cent cinquante et un  
26 (1951).  
27 Q Et depuis quand la compagnie est-elle en  
28 existence?  
29 R Depuis mil neuf cent cinquante (1950), le  
30







ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

R. HOUDE  
Com. Enquête  
EX. - 263 -

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30

premier (1er) septembre.

Q Le premier (1er) septembre mil neuf cent cinquante (1950). Est-ce qu'elle a été formée par vous-même?

R Elle a été formée par moi-même, oui.

Q Et quels sont les autres actionnaires de cette compagnie-là?

R Bien, c'est une compagnie..... j'ai ma femme qui détient une part, ainsi que ma secrétaire.

Q Votre femme et votre secrétaire sont actionnaires?

R Oui, c'est ça.

Q Et le reste des parts sont détenues par vous?

R Par moi-même.

Q Il y a combien de parts, au total?

R Je pourrais vous le dire.....

Q Qu'il plaise à la Commission, il s'agit d'une compagnie dont le capital autorisé est de deux cent cinquante actions ordinaires d'une valeur au pair de cent dollars chacune, et dont soixante et dix-sept actions ont été émises et payées; il s'agit de détails au premier (1er) avril mil neuf cent soixante et trois (1963).

Q Et cette compagnie, monsieur Houde, fait le service...

LE PRESIDENT:





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

R. HOUDE  
Com. Enquête  
EX. - 264 -

1  
2  
3 Pendant que vous avez ce document-là,  
4 pourriez-vous dire sous quelle partie de  
5 la loi des compagnies ...

6 Me MAURICE JACQUES,

7 pour la Commission:

8 Sur le bilan, ce n'est pas donné.

9 J'obtiendrai le livre de la compagnie,  
10 et les détails seront communiqués à la  
11 Commission, sur ces compagnies-là, les  
12 pouvoirs et les restrictions de pouvoirs.  
13

14 Q C'est une compagnie qui, entre autres  
15 choses, fait le service de bateau-pilote de Trois-  
16 Rivières? Est-ce que c'est exact?

17 R Oui, le service de tous les bateaux en  
18 général.

19 Q Tous les bateaux. Non seulement aux  
20 pilotes?

21 R Non seulement aux pilotes, toutes les  
22 compagnies maritimes également.

23 Q Et voulez-vous nous décrire le ou les  
24 bateaux que vous possédez pour ce service?

25 R Nous possédons quatre vedettes dans  
26 lesquelles ces vedettes-là sont enregistrées comme  
27 "ship service boat" numéro 1, "ship service boat"  
28 numéro 2, "ship service boat numéro 3" et "ship service  
29 boat numéro 4."  
30





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

R. HOUDE  
Com. Enquête  
EX. - 265 -

1

2

3 O Et quelles sont leurs dimensions?

4 R Dans le "service boat" numéro 1, c'est  
5 un bateau de trente pieds (30') par dix pieds (10')  
6 de large.

7 O Et construit en bois ou en métal?

8 R Il est en métal.

9 Q Et quelle sorte de moteur avez-vous  
10 dans ça?

11 R C'est du General Diesel.

12 Q General Diesel. Et quel équipement  
13 avez-vous?

14 R Vous entendez, par équipement...?

15 Q Avez-vous des radars? Des radios-  
16 téléphones?

17 R Non, pas pour celui-là, on n'a pas de  
18 radar ni de radio-téléphone; seulement l'équipement  
19 pour les inspecteurs fédéraux.

20 Q Est-ce que c'est un navire qui est  
21 couvert ou ouvert?

22 R Une partie de ces bateaux-là est ouverte;  
23 il y a une accommodation pour les passagers, qui se  
24 trouve au milieu de la chaloupe.

25 O Maintenant, voulez-vous décrire vos autres  
26 bateaux, s'il vous plaît, vos vedettes, comme vous les  
27 appelez?

28 R Le "service boat" numéro 2 a les mêmes  
29 dimensions que le "service boat" numéro 1.

30







ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

R. HOUDE  
Com. Enquête  
EX. - 266 -

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30

Le "service boat" numéro 3 est un bateau de quarante-deux pieds (42') par treize pieds (13') de large, dix-sept (17) tonnes; ainsi que le numéro 4 est un bateau construit en acier pour le service d'hiver. Il a quarante-deux pieds (42') de long et mesure près de quatorze pieds (14') de large.

Q Est-ce que les trois autres sont recouverts aussi? Ils ont des cabines?

R Ils ont tous des cabines, simplement que les deux de quarante-deux pieds (42'), la cabine est plus prononcée, plus grande.

Q Maintenant, est-ce que l'un quelconque de ces bateaux-là est assigné au transport des pilotes?

R Oui, trois sont assignés pour ces choses-là: Le numéro 3, le numéro 4 et le numéro 2.

Q L'un des gros est assigné pour ça?

R Deux des gros.

Q Est-ce qu'ils font uniquement le transport des pilotes?

R Pas seulement le transport des pilotes; ils vont transporter comme les agents de la douane, les agents de bateaux....

Q Est-ce que leurs voyages sont toujours limités entre leur station à terre et un navire qui va passer dans le fleuve?

R Bien, ils sont arrêtés pour ces choses-là, simplement que s'il y a un accident dans la rivière,





R. HOUDE  
Com. Enquête  
EX. - 267 -

1  
2  
3 un bateau s'échoue là, quelque chose, on est porté  
4 à s'éloigner de quelques milles.

5  
6 Notre permis nous permet de Québec à  
7 Trois-Rivières. Ils servent seulement pour les pilotes  
8 quand ils sont au port.

9 Q Pouvez-vous donner l'âge de ces bateaux-  
10 là?

11 R Le numéro 2 est sorti en..... le numéro  
12 1 est sorti en mil neuf cent cinquante et un (1951),  
13 mil neuf cent cinquante (1950), c'est-à-dire; le nu-  
14 méro 2 en mil neuf cent cinquante-deux (1952); le  
15 numéro 3, il est sorti en mil neuf cent cinquante-cinq  
16 (1955), si je ne rappelle bien, et le numéro 4, il y a  
17 trois ans, mil neuf cent soixante (1960) ou mil neuf  
18 cent cinquante-neuf (1959).

19 O Est-ce que c'est votre compagnie qui les  
20 a faits construire spécialement pour votre service?

21 R Oui, notre compagnie qui a construit  
22 ces bateaux-là pour leur service, avec la coopération  
23 d'une autre compagnie: Houde et Bergeron.

24 Q Avec la compagnie...

25 R Houde et Bergeron.

26 Q Qui est-ce que c'est, ça, Houde et  
27 Bergeron?

28 R Houde et Bergeron, c'est une compagnie  
29 qui manufacture des chaloupes.

30





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

R. HOUDE  
Com. Enquête  
EX. - 268 -

1

2

3 Q

Est-ce que ces navires sont licenciés

4 par le ministère des Transports, pour le transports de  
5 passagers?

6 R

Chaque vedette détient un certificat

7 du département des Transports.

8 Q

Pour combien de passagers?

9 R

Bien, le numéro 2 - le numéro 1, on

10 a droit à six passagers plus deux membres d'équipage;

11 dans le numéro 3, six passagers plus le membre d'équi-

12 page; et le numéro 4 - pardon, dans le numéro 3,

13 c'est huit passagers avec deux membres d'équipage;

14 et le numéro 4, c'est douze passagers avec deux membres

15 d'équipage.

16 Q

Combien de membres d'équipage avez-vous

17 en fait sur ces navires-là?

18 R

Il y a deux membres d'équipage.

19 Q

Sur chaque navire?

20 R

Qui est réglementé par le département

21 des Transports, l'inspection de bateaux; on ne peut

22 pas circuler sans avoir au moins deux membres d'équipage

23 à bord.

24 Q

Maintenant, est-ce que vos navires sont

25 à la disponibilité des pilotes et autres passagers,

26 vingt-quatre heures par jour?

27 R

Vingt-quatre heures par jour, monsieur.

28 Q

Vous avez combien d'équipage en tout?

29 R

Dans tous les employés, y compris les gens

30





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

R. HOUDE  
Com. Enquête  
EX. - 269 -

1

2

3 du bureau, il y a 15 employés.

4 Q Y compris...

5 R Les gens du bureau et la maintenance,  
6 ils sont 15 employés.

7 Q Il y en a combien qui sont affectés comme  
8 équipage, dans ça?

9 R Nous avons toujours trois quarts, deux  
10 qui sont en devoir.

11 Q En devoir où?

12 R Sur les bateaux et sur la station.

13 Q Ca fait combien en tout?

14 R Trois; ils font trois quarts par jour.

15 Q Vous avez trois bateaux en service?

16 R Quatre bateaux en service, mais il y  
17 en a trois - trois hommes qui sont toujours en devoir,  
18 vingt-quatre heures par jour.

19 Q Trois hommes sur chaque bateau?

20 R Pour chaque unité, pour chaque bateau,  
21 c'est-à-dire, à minuit, il y a trois hommes qui entrent  
22 en quart; s'ils ont besoin d'autres hommes, l'autre  
23 équipage est là, à la station.

24 Q La nuit, à partir de minuit, vous avez  
25 combien de personnel à votre disposition?

26 R Ils sont tous à ma disposition, parce  
27 qu'ils sont tous sur les articles.

28 Q Mais il y en a combien, en fait, dans la  
29 station?

30







ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

R. HOUDE  
Com. Enquête  
EX. - 270 -

1  
2  
3 R Ah bien là, quand ils ont fini de faire  
4 leur ouvrage, on les loge, on est obligé de les loger,  
5 nos gens, on les loge, on les nourrit; ils sont tou-  
6 jours à la station.

7 Q Vous les logez à la station?

8 R Oui.

9 Q Vous dites que vous avez trois membres  
10 d'équipage?

11 R Il y en a trois, trois hommes de quart,  
12 continuellement en devoir.

13 Q Trois hommes de quart continuellement  
14 en devoir?

15 R Oui.

16 Q Alors, qu'est-ce qu'ils font, ces hommes-  
17 là?

18 R Il y en a deux qui s'occupent de faire  
19 la "transportation" des pilotes sur les bateaux, et l'autre  
20 est à la "guette", et il répond au téléphone au cas  
21 que quelqu'un aurait besoin de quelque chose, comme le  
22 service des signaux qui nous appelle à toutes minutes  
23 pour donner le rapport des bateaux, alors, pour faire  
24 le changement des pilotes avec une des vedettes, il est  
25 à la "guette", ainsi que pour répondre au téléphone.

26  
27 J'entends "à la guette" si une vedette  
28 veut faire le changement des pilotes, quelque chose,  
29 il faut qu'il dise qu'il est prêt à partir.  
30





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

R. HOUDE  
Com. Enquête  
EX. - 271 -

1

2

3 C Vous opérez la nuit, généralement?

4 R Oui, si le trafic est prononcé, là on  
5 met deux bateaux, qui prend un autre membre qui ne se  
6 trouve pas de quart, mais qui le devient par le fait  
7 même des articles.

8 Q Vous dites que vous logez ces gens-là,  
9 et vous avez parlé d'une station. A qui appartient-  
10 elle, la station?

11 R La Three Rivers Boatman a une station,  
12 une salle d'attente qui est munie de téléphones et  
13 les choses nécessaires pour faire l'attente, et les  
14 pilotes viennent parfois attendre leur bateau là.

15 Q Où est-ce, ça?

16 R C'est à la Pointe des Ormes, à Trois-  
17 Rivières, sur le terrain qui appartient à Robert  
18 Houde.

19 Q A ...

20 R Moi-même, Robert Houde.

21 Q Et la bâtisse, est-ce qu'elle appartient  
22 à Montreal Boatman ou à vous-même?

23 R Non, à la Pointe des Ormes, ça appartient  
24 à la Three Rivers Boatman.

25 Q Et le terrain appartient à qui?

26 R Le terrain appartient à Robert Houde.

27 Q En propre?

28 R En propre, oui.

29 Q Il est loué à la compagnie, ce terrain-là?

30





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

R. HOUDE  
Com. Enquête  
EX. - 272 -

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30

R Il est loué à la compagnie, elle le paye.

Q Et vous dites que vous logez votre équipage. Où logez-vous votre équipage?

R Dans l'hôtel des pilotes; je maintiens un hôtel dans lequel je mets mes employés, ainsique les pilotes qui veulent y rester; toujours sur mon terrain.

Q Sur votre terrain à Trois-Rivières, près de votre station, et vous avez un hôtel pour les pilotes?

R C'est ça, monsieur.

Q Vous avez combien de chambres pour les pilotes?

R Seize chambres disponibles pour les pilotes.

Q Est-ce qu'il y a une salle à manger aussi? Un restaurant?

R Il y a une salle à manger.

Q Il y a une salle à manger. Et les pilotes vont là en attendant leur navire?

R Oui, plusieurs viennent; pas tous.

Q Pas tous?

R Non.

Q C'a été construit, quand, cet hôtel-là?

R C'a été bâti en mil neuf cent cinquante-cinq (1955), quand l'ouverture de la station s'est faite à la Pointe des Ormes.

C Et à qui appartient-elle? A Three Rivers Boatman ou à vous-même?







ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

R. HOUDE  
Com. Enquête  
EX. - 273 -

- 1
- 2
- 3 R Elle appartient à Robert Houde.
- 4 C Personnellement?
- 5 R Personnellement.
- 6 Q Est-ce que vous êtes le seul intéressé
- 7 dans cet hôtel-là?
- 8 R Oui monsieur.
- 9 Q Et votre équipage vit là aussi?
- 10 R Oui, une partie de mon équipage, presque
- 11 tous; ils mangent là et ils ont leurs appartements
- 12 pour se loger aussi.
- 13 Q Et pouvez-vous expliquer comment vous
- 14 faites le "despatching" de bateaux? De qui recevez-
- 15 vous instructions d'aller reconduire les pilotes, ou
- 16 d'aller les chercher?
- 17 R Bien, premièrement, nous prenons infor-
- 18 mation au service des signaux qui se trouve le bureau
- 19 d'engagement pour les pilotes.
- 20
- 21 Eux autres nous disent quels bateaux
- 22 arrivent. Alors, on prend les informations tel pilote
- 23 embarque à bord du bateau; il vient se rapporter à
- 24 la vedette qui va le conduire à bord du bateau et ra-
- 25 mener l'autre.
- 26 Q Alors, c'est toujours comme ça que ça
- 27 se passe?
- 28 R C'est vingt-quatre heures par jour, ça,
- 29 monsieur.
- 30





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

R. HOUDE  
Com. Enquête  
EX. - 274 -

1

2

3

Q Est-ce que vous avez une licence de  
la Régie des Transports provinciale pour faire ce  
travail-là?

6

R Nous détenons un permis de la Régie  
Provinciale de Québec pour faire ce transport-là.

8

Q Vous souvenez-vous quand vous l'avez  
obtenu?

10

R On l'a obtenu en mil neuf cent cinquante  
et un (1951), monsieur.

12

Q Est-ce qu'il y a eu d'autres demandes  
de permis depuis que vous détenez le vôtre?

14

R Pour ce service-là? Pas que je sache,  
monsieur.

16

Q Combien chargez-vous pour un voyage de  
bateau?

18

R C'a été déterminé avec la Shipping  
Federation que pour embarquer et débarquer un pilote,  
le coût serait de dix dollars (\$10.00), et c'est ce  
que nous recevons à chaque fois que nous faisons  
l'échange.

23

Q Maintenant, quelle est la valeur de vos  
quatre bateaux?

25

R Le numéro 1 coûte trois mille cinq cents  
dollars (\$3,500.00)...

27

Q Est-ce que c'est la valeur dépréciée  
apparaissant à votre bilan?

29

R Non, c'est la valeur réelle qu'ils ont

30





R. HOUDE  
Com. Enquête  
LX. - 275 -

coûté.

Q Continuez.

R Le numéro 2 a coûté sept mille dollars (\$7,000.00); le numéro 3 a coûté dix mille quatre cent quatre-vingts dollars et quatre-vingt-quinze (\$10,480.95); le numéro 4 a coûté vingt-quatre mille cent trente-deux dollars et soixante et un (\$24,132.61).

Q A ce moment-ci, je me demande si la Commission désirerait voir les bilans de ces deux compagnies-là?

LE PRESIDENT:

Non, ce n'est pas nécessaire; la seule chose que je demanderais, ici, en passant - il détient aussi un permis de la Régie Provinciale, n'est-ce pas?

Me MAURICE JACQUES,  
pour la Commission:  
Oui Votre Seigneurie.

LE PRESIDENT:

Maintenant, dans ce permis-là, est-ce qu'on n'a pas aussi les tarifs?

Me MAURICE JACQUES,  
pour la Commission:  
Suivant la loi de la Régie, les tarifs doivent être déposés auprès de la Régie,





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

R. HOUDE  
Com. Enquête  
EX. - 276 -

1  
2  
3 et aucune modification ne peut être  
4 apportée à ces tarifs-là sans l'assenti-  
5 ment de la Régie, et les taux qui sont  
6 chargés soit au-delà du taux autorisé  
7 ou en-deçà du taux autorisé sont illé-  
8 gaux, même du consentement des parties  
9 intéressées.

10 Je produirai devant la Commission des  
11 ordonnances de la Régie des Transports  
12 sur ces deux services.

13 Et j'ai en main déjà le dossier de la  
14 demande qui a été faite à Montréal, ici,  
15 et qui a été relatée par monsieur Kirouac  
16 de Montreal Boatman Limited.

17  
18 LE PRESIDENT:

19 C'est parce que les témoins pour les  
20 deux compagnies ont mentionné que les  
21 tarifs pour le transport des pilotes  
22 avaient été adoptés avec l'assentiment  
23 de Shipping Federation. Je suppose que  
24 ce sont là simplement les préliminaires,  
25 mais que la décision finale vient de la  
26 Régie des Transports.

27 Mc MAURICE JACQUES,

28 pour la Commission:

29 Oui, et la Commission va avoir devant  
30







ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

R. HOUDE  
Com. Enquête  
EX. - 277 -

1  
2  
3 elle les ordonnances et tous les détails  
4 se rapportant à ces services-là, qui  
5 sont à la Régie des Transports à Québec.

6  
7 LE PRESIDENT:

8 Ca, ce n'est pas pour savoir si c'est  
9 assez cher ou trop cher; c'est simple-  
10 ment pour savoir le mécanisme, comment  
11 ça marche.

12 Me MAURICE JACQUES,  
13 pour la Commission:

14 C Maintenant, en ce qui concerne l'exploit-  
15 tation de vos bateaux, est-ce que, dix dollars (\$10.00),  
16 ça couvre...

17 R Oui, parce que depuis mil neuf cent  
18 cinquante (1950), si ça n'avait pas couvert, on serait  
19 rendu...

20 C Mais vous auriez pu couvrir les déficits  
21 de l'opération avec les profits d'une autre opération?

22 R Non monsieur.

23 C C'est un taux qui est adéquat?

24 R D'ailleurs, quand on avait commencé à  
25 faire les opérations, si vous permettez, en mil neuf cent  
26 cinquante (1950), les taux n'étaient pas aussi élevés.

27  
28 Alors, les salaires montant, les choses  
29 étant ainsi, nous avons correspondu avec Shipping  
30 Federation, nous avons demandé des augmentations de ces





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

R. HOUDÉ  
Com. Enquête  
EX. - 278 -

1  
2  
3 taux.

4  
5 Alors, nous avons obtenu de Shipping  
6 Federation le permis de pouvoir charger un surplus,  
7 et quelques années après, ils nous ont demandé d'aug-  
8 menter l'équipage; nous n'avions que deux hommes de  
9 quart, ils voulaient en mettre un autre; on en a mis  
10 trois.

11 On a communiqué encore notre cas à la  
12 Shipping Federation, et la Shipping Federation nous a  
13 permis, avec l'augmentation de l'équipage, d'augmenter  
14 nos taux à dix dollars (\$10.00); et depuis ce temps,  
15 aucun changement n'a été fait.

16 Q Maintenant, sans que vous révéliez les  
17 noms, je voudrais savoir si les capitaux nécessaires  
18 à votre entreprise ont été mis dans cette entreprise  
19 uniquement par vous?

20 R Dans cette entreprise-là?

21 Q Dans l'entreprise de bateaux que vous  
22 avez; est-ce que c'est vous qui avez fourni le capital  
23 nécessaire?

24 R Oui, au début, je l'ai bâti moi-même,  
25 cette affaire-là, mais si vous avez remarqué tout à  
26 l'heure, des vedettes ont sorti, elles ont sorti d'année  
27 en année; elles ne sont pas sorties toutes la même  
28 année.

29  
30 Alors, la compagnie a payé ses vedettes.





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

R. HOUDE  
Com. Enquête  
EX. - 279 -

1  
2  
3 Q Maintenant, est-ce que les Armateurs  
4 ou les représentants des Armateurs ou les propriétaires  
5 de navires, est-ce qu'ils ont un intérêt quelconque  
6 dans votre compagnie, comme actionnaires, comme bailleurs  
7 de fonds, comme garanties pour les emprunts que vous  
8 pouvez faire?

9 R Non monsieur.

10 Q Est-ce que les corporations de Pilotage  
11 sont intéressées dans votre affaire, financièrement?

12 R Non monsieur.

13 Q Est-ce que ces corporations-là ont servi  
14 de caution, ou ont servi pour garantir le crédit que  
15 vous avez pu obtenir à la banque?

16 R Non monsieur.

17 Q Est-ce que vous êtes le seul pilote  
18 intéressé dans ça?

19 R Oui monsieur.

20 Q L'hiver, est-ce que vous donnez du  
21 service?

22 R Oui monsieur.

23 Q Avec quel navire donnez-vous votre  
24 service?

25 R Avec le "service boat" numéro 4.

26 Q Est-ce qu'il a été construit pour service  
27 d'hiver?

28 R Il a été construit pour le service d'hiver,  
29 sur recommandation de l'inspecteur de bateaux.  
30







ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

R. HOUDÉ  
Com. Enquête  
EX. - 230 -

1  
2 Q Maintenant, pouvez-vous décrire un peu  
3 l'accommodation disponible à bord de ces navires-là  
4 pour les pilotes? Est-ce qu'il y a des lits?

5 R Non monsieur, c'est seulement une salle  
6 d'attente, une place où ils sont à l'abri du vent et  
7 contre les vagues qui peuvent se déplier sur le bateau.

8 Q Est-ce qu'il y a de la nourriture  
9 disponible?

10 R Non monsieur.

11 Q Pas de café, rien?

12 R Non monsieur.

13 C Dans la salle d'attente à la station,  
14 est-ce que vous avez ces choses-là disponibles?

15 R A l'hôtel des pilotes, il y a des  
16 choses disponibles.

17 Q Est-ce que la salle d'attente est  
18 combinée avec l'hôtel?

19 R Non monsieur, c'est indépendant.

20 Q Est-ce que c'est loin l'un de l'autre?

21 R Non, c'est à peu près cinquante à  
22 soixante et quinze pieds l'un de l'autre.

23 Q Un pilote peut aller à l'hôtel?

24 R Il peut aller à l'hôtel.

25 Q Est-ce que votre salle à manger est  
26 ouverte vingt-quatre heures par jour, dans l'hôtel?

27 R Non, la grande salle n'est pas ouverte  
28 vingt-quatre heures par jour, mais la petite salle est  
29 ouverte pour mes employés ainsi que les pilotes qui  
30





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

R. HOUDE  
Com. Enquête  
EX. - 281 -

veulent manger une sandwich, un café, un gâteau, une tarte, enfin.....

TRANSQUESTIONNE par Me MARC LALONDE, c.r.,  
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Monsieur Houde, votre station de bateaux-pilotes se trouve à proximité de la station de pilotage?

R Bien, je vais vous dire que la compagnie a fait un travail énorme dans l'histoire pour que ses bateaux puissent se mettre à l'abri de la température, des gros vents, de la glace et des courants. Ces travaux-là ne sont pas finis, ils se font petit à petit, tous les ans. Le gouvernement...

LA SEANCE EST AJOURNEE POUR QUELQUES MINUTES.

Me MAURICE JACQUES,  
pour la Commission:

Q Une dernière question: Est-ce que vous pourriez nous faire parvenir vos livres de minutes, la semaine prochaine?

R Très bien, on va s'occuper de ça.

LE PRESIDENT:

Q Evidemment, monsieur Houde, les informations qu'il y a là-dedans sont confidentielles.

R Je vous remercie, monsieur.





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

R. HOUDE  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 282 -

Me MARC LALONDE, c.r.,

pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Monsieur Houde, vous avez une station spéciale pour vos bateaux-pilotes. Est-ce que cette station-là est proche de la station de pilotage opérée par le ministère des Transports?

R En réalité, la station opérée par le département des Transports est à quelques deux cent ou trois cents pieds de la nôtre.

Q Lorsque les pilotes embarquent à bord de vos vedettes, est-ce qu'ils embarquent à un quai du ministère des Transports ou à votre quai?

R Pas toujours, même, ça arrive, des fois, surtout comme de ce temps-ci de l'année, au quai, l'eau est très basse, il y a, c'est un peu ridicule, une affaire de à peu près huit à dix pieds de large par à peu près vingt-cinq pieds (25') de profondeur dans lequel on entre avec nos bateaux. C'est là-dedans qu'on va, parce qu'on ne peut pas employer notre propre bassin qui est en construction à l'heure actuelle.

Q Est-ce que les pilotes embarquent à la station de pilotage?

R Oui, au département du Transport.

Q Il y a un quai à cet endroit?

R Oui, il y a un quai, dont le manque d'eau laisse à désirer; on ne peut pas circuler tout autour du quai avec nos vedettes.





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

R. HOUDE  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 283 -

1

2

3 Q La profondeur de l'eau, à cet endroit-  
4 là, n'est pas suffisante?

5 R N'est pas suffisante, non; la partie  
6 extérieur, au bout du quai, il y a seulement dix-huit  
7 pouces (18") d'eau, à l'heure actuelle, et ces bateaux-  
8 là tirent trois ou quatre pieds.

9 Q C'est un quai qui a été construit par  
10 le Ministère?

11 R C'est un quai qui a été construit par  
12 le ministère des Transports, sur demande de nous autres,  
13 et avec la Shipping Federation, ainsi que des pilotes.

14 Q Est-ce que des pilotes embarquent, en  
15 somme, généralement au quai de la station de pilotage  
16 du ministère des Transports?

17 R Bien, quand l'eau est assez profonde  
18 chez-nous, la compagnie, c'est-à-dire, on préfère  
19 venir chez-nous parce que le trajet est beaucoup moins  
20 long, parce que le quai du gouvernement s'étend pro-  
21 bablement à cinq cents pieds (500'), tandis que chez-  
22 nous, on a à peu près deux cent pieds (200').

23 Q Vous avez parfois des pilotes qui embar-  
24 quant à la station de pilotage même, et il y en a parfois  
25 qui se rendent à pied à votre propre quai?

26 R Bien voici, les pilotes passent par le  
27 département des Transports, en premier lieu, et ensuite  
28 ils viennent à la station de la compagnie, chez moi,  
29 pour prendre le bateau.

30







ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

R. HOUDE  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 284 -

1

2

3 Q                   Monsieur Jacques vous a demandé si les  
4 associations de pilotes ou d'autres pilotes avaient  
5 des intérêts dans votre entreprise. Je me permets de  
6 vous demander s'il y a jamais eu des pressions ou  
7 recommandations de la part des associations de pilotes  
8 pour obtenir quelques bénéfices que ce soit, directe-  
9 ment ou indirectement?

10 R                   Non, il n'y a aucune de ces choses-là,  
11 monsieur.

12 Q                   Vous avez mentionné que le coût du  
13 transport était de dix dollars (\$10.00), à Trois-Riviè-  
14 res; est-ce que c'est pour un voyage aller et retour?

15 R                   Oui, celui qui va rentrer - c'est-à-dire,  
16 on va reconduire un pilote au bateau et on ramène l'autre.

17 Q                   Vous chargez dix dollars (\$10.00) au  
18 navire?

19 R                   Oui.

20 Q                   Et en fait, vous transportez deux pilotes?

21 R                   C'est exact, monsieur.

22 Q                   Vous avez mentionné qu'il n'existe pas  
23 de moyens de communications à bord de vos vedettes,  
24 n'est-ce pas?

25 R                   Bien, on détient un permis, une licence  
26 pour un radio-téléphone.

27  
28                   Je dois vous dire qu'on a discontinué  
29 cette affaire-là, on a continué pareil de payer la licence,

30





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

R. HOUDE  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 285 -

1  
2  
3 quand même; on avait des employés, même parfois des  
4 pilotes qui faisaient des appels, ce qui était une  
5 action qui nuisait; nous avons discontinué cette  
6 affaire-là.

7 Q Maintenant, est-ce que par exemple vos  
8 vedettes sortent souvent la nuit?

9 R A chaque fois qu'un bateau le demande.

10 Q Oui, mais est-ce que vos vedettes sor-  
11 tent aussi souvent la nuit que le jour, ou à peu près?

12 R Je mentionnerai que ça sort plus souvent  
13 la nuit.

14 Q S'il y a un bris de moteur à bord d'une  
15 de vos vedettes, pour quelque raison, quels moyens  
16 de communications avez-vous pour prévenir soit la  
17 station de pilotage, soit votre propre station, ou un  
18 navire, à l'effet que vous êtes en panne?

19 R Bien, il y a un surveillant qui surveille  
20 la marche de nos vedettes, quand elles vont faire le  
21 service.

22 Q Et ça se trouve à être un surveillant  
23 de terre?

24 R A terre, oui.

25 Q Mais la nuit, est-ce qu'il y a possibili-  
26 té...

27 R C'est la même chose, la nuit.

28 Q Oui, mais quand même, je comprends qu'on  
29 puisse très bien suivre le jour, sur le lac St-Pierre,  
30





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

R. HOUDE  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 286 -

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30

l'endroit où la vedette est rendue, ce qu'elle fait;  
mais est-ce qu'il y a possibilité, la nuit, de faire  
la même chose, de suivre le progrès de la vedette?

R                    Oui, la vedette est équipée suivant les  
lois internationales concernant les feux de navigation;  
Alors, il est normal que celui qui est habitué de voir  
si la vedette est en trouble oui ou non.

Q                    Vous avez un surveillant constamment  
en fonctions à terre?

R                    Justement, oui.

Q                    Est-ce que vous avez des signaux de  
détresse, à bord des vedettes?

R                    Oui, l'équipement de nos vedettes est  
exactement avec les recommandations du bureau des  
inspecteurs de bateaux, du département du Transport.

Q                    Est-ce que ça comprendrait les signaux  
- il y a des signaux de détresse à bord?

R                    Des signaux de détresse, ce qu'ils ap-  
pellent en anglais des "red flares"; nous possédons  
ces choses-là.

Me MAURICE JACQUES,  
pour la Commission:

Q                    La somme de dix dollars (\$10.00) que  
vous percevez, est-ce qu'elle est payée par l'autorité  
de pilotage ou par les agents des navires?

R                    Elle est payée par les compagnies mariti-  
mes, ce qui veut dire les propriétaires des bateaux,







ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

R. HOUDE  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 287 -

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30

ni plus ni moins.

Q Qui est-ce qui s'occupe de la perception de ces argents-là?

R C'est moi et ma secrétaire.

Q Depuis que vous exploitez votre service, est-ce que vous avez perdu plusieurs créances?

R Il est arrivé quelques fois, mais pas des montants très élevés; si vous permettez, je crois qu'une année, on aurait perdu cent soixante dollars (\$160.00).

Q Et vos factures sont payées dans quel délai, généralement?

R Bien, la majorité des cas, surtout les compagnies régulières, on est payé dans dix à quinze jours; d'autres compagnies qui vont prendre six ou sept mois.

Q Six ou sept mois?

R Oui.

Q Pour vous payer?

R Oui.

Me MARC LALONDE, c.r.,

pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Maintenant, en ce qui concerne le guet pour l'arrivée des navires le jour et la nuit, est-ce que dans votre organisation, est-ce que c'est la responsabilité du pilote ou si c'est votre surveillant qui est en charge? Qui est responsable de faire le guet





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

R. HOUDE  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 238 -

1  
2  
3 ou la surveillance de l'arrivée des navires?

4 R Bien, nous sommes avisés par le départe-  
5 ment des Transports, et nous faisons le guet pour ces  
6 bateaux-là, aussitôt que rapportés, et nous demandons  
7 au pilote de venir prendre son bateau, qu'il arrive.

8 Q Est-ce que c'est la responsabilité du  
9 pilote ou du surveillant?

10 R Nous autres, on n'a pas de responsabilité  
11 concernant cette affaire-là; on ne retarde pas le  
12 bateau, si le pilote est en retard, nous allons faire  
13 le message que le pilote est en retard, qu'il y a quel-  
14 que chose qui est effectué, pour que l'autre pilote,  
15 lui, puisse se mettre en sécurité avec son propre  
16 bateau.

17  
18 Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,  
19 pour Merchant Service Guild:

20 Q Monsieur Houde, est-ce qu'il existe un  
21 contrat écrit entre vous et la Shipping Federation  
22 pour l'exploitation que vous faites?

23 R Oui monsieur, nous avons une entente par  
24 écrit, et officielle.

25 Q Est-ce que c'est une entente à long  
26 terme?

27 R Ce n'est pas mentionné; ç'a été déterminé  
28 par la Shipping Federation, suivant notre entente, que  
29 le montant du taux sera tant.

30 Q Si je comprends bien, vous n'avez aucune





ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.  
TORONTO, ONTARIO

R. HOUDE  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 289 -

1  
2  
3 garantie, aucune protection quant à la durée de votre  
4 contrat?

5 R Non monsieur.

6 Q Maintenant, je comprends que vous faites  
7 vous-même la perception de vos "dues"; ce n'est pas  
8 fait par la Shipping Fédération?

9 R Non, aucunement, c'est direct par nous  
10 autres.

11  
12 Me JEAN BRISSET, c.r.,  
13 pour la Féd. des Armateurs du Canada:

14 Q Monsieur Houde, quelle est la distance  
15 que votre vedette doit parcourir pour faire la relève  
16 du pilote, à partir du quai jusqu'au navire?

17 R Bien, ce n'est jamais tout à fait le  
18 même parcours; on doit parcourir parfois jusqu'à deux  
19 milles; des fois que ça peut être plus court, parce  
20 que le bateau adonne mieux, ou le pilote peut descendre  
21 plus vite du bateau, ou encore le bateau nous amène plus  
22 loin.

23 Q Maintenant, quand vous avez conclu un  
24 accord avec la Fédération des Armateurs quant au tarif,  
25 est-ce que vous faites application ensuite à la Régie  
26 des Transports pour faire approuver ce nouveau tarif?

27 R Bien, concernant la Régie des Transports  
28 Provinciale dont nous détenons un permis, quand un tarif  
29 change, il nous est accordé une agumentation, nous pré-

30





1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30

venons la Régie, et à chaque année, quand l'inspection de nos bateaux se fait, nous faisons parvenir à la Régie le certificat de chaque vedette pour prouver que nos charges sont en loi, suivant les règlements de transport.

Q                    Quand vous avisez la Régie d'un changement de tarif, j'imagine que vous avisez la Régie également du fait que la Fédération des Armateurs est d'accord?

R                    Oui, nous avisons la Régie de cette manière-là, leur disant qu'il nous a été accordé un nouveau tarif par la Shipping Federation et la Dominion Marine, ou le département de Ottawa.

LE PRESIDENT:

Pas d'autre question?

Me MAURICE JACQUES,

pour la Commission:

Merci beaucoup, monsieur.

- ET LE DEPOSANT NE DIT PLUS RIEN -

Je, soussigné, sténographe officiel, étant dûment assermenté, certifie par les présentes que la déposition ci-dessus est la transcription exacte et fidèle de nos notes sténographiques.







C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

---

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.,  
Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,  
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire.  
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

---

Me MAURICE JACQUES,  
procureur de la Commission:

Me MARC LALONDE, c.r.,  
Me B. CAMPBELL,  
proc. de la Fédération des Pilotes du St-Laurent,  
proc. de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent,  
proc. de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central,  
proc. de la Corporation des Pilotes du Port de Montréal,  
proc. de la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la  
Voie Maritime du St-Laurent,  
proc. de la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent:

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,  
proc. de Merchant Service Guild:

Me J. MAHOONEY,  
Me C. MASON,  
proc. de Dominion Marine Asso.:

Me JEAN BRISSET, c.r.,  
Me H. COLLETTE,  
proc. de la Féd. des Armateurs du Canada:

Me J.M. JACQUES,  
proc. du Conseil des Ports Nationaux du Canada:

---

VOLUME 39 - page 223 à 290

---

TEXTE FRANCAIS - SEANCE DU 28 juin 1963.

---



# ROYAL COMMISSION

ON

## PILOTAGE

### HEARINGS

HELD AT

MONTREAL  
QUEBEC

VOLUME No.:

40 F

DATE:

July 2, 1963

OFFICIAL REPORTERS

ANGUS, STONEHOUSE & CO. LTD.

BOARD OF TRADE BLDG.

11 ADELAIDE ST. W.

TORONTO

364-5865

364-7383





C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR LE PILOTAGE MARITIME.

---

PRESENTS: L<sup>H</sup> HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.,  
Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,  
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire,  
Monsieur GILBERT NADEAU, secrétaire.

---

Me MAURICE JACQUES,  
procureur de la Commission:

Me MARC LALONDE, c.r.,  
Me B. CAMPBELL,  
procureur de la Fédération des Pilotes du St-Laurent,  
procureur de la Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent,  
procureur de la Corporation des Pilotes du St-Laurent Central,  
procureur de la Corporation des Pilotes du Port de Montréal,  
procureur de la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la  
Voie Maritime du St-Laurent,  
procureur de la Corporation des Pilotes du Haut St-Laurent:

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,  
procureur de Merchant Service Guild:

Me J. MAHOONEY,  
Me C. MASON,  
procureur de Dominion Marine Association:

Me JEAN BRISSET, c.r.,  
Me H. COLLETTE,  
procureur de la Fédération des Armateurs du Canada:

Me J.M. JACQUES,  
procureur du Conseil des Ports Nationaux du Canada:

---

VOLUME 40 - Page 291 à 346

---

TEXTE FRANCAIS - SEANCE DU 2 JUILLET 1963.







C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR  
LE PILOTAGE MARITIME.

---

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.  
Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,  
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire.

Le deuxième jour de juillet, l'an mil neuf  
cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

ROGER THIBAUDEAU -

Me MAURICE JACQUES,  
pour la Commission:

Avant d'entendre le témoin, Votre Seigneurie,  
j'aimerais, s'il n'y a pas d'objection de  
part et d'autre, déposer divers documents  
qui émanent du Conseil des Ports Nationaux;  
Entre autre une copie française et une copie  
anglaise du rapport annuel du Conseil des  
Ports Nationaux pour l'année mil neuf cent  
soixante et un (1961) - le rapport de mil  
neuf cent soixante-deux (1962) n'est pas encore  
prêt - comme pièce 479.

Et comme pièce 480, un ordre en conseil





Enquête

- 2 92 -

étendant les limites du Port de Montréal, ordre en conseil P C 1960, - 1486, du vingt-huit (28) octobre 1960 - il s'agit d'une photocopie, et s'il y a quelque objection, nous obtiendrons une copie certifiée.

Et comme pièce 481, un plan du Port de Montréal, plan numéro 13183, du 3 avril 1962.

Et un autre plan du Port de Montréal, en couleur indiquant les limites du port, le chenal et diverses aides à la navigation - plan du premier (1er) janvier 1962, sous la cote 482.

Q Monsieur Thibaudeau, voulez-vous donner vos nom, prénom et âge, s'il vous plaît?

R Thibaudeau, Roger, 46 ans.

Q Et quelle est votre profession?

R Ingénieur Civil.

Q Depuis combien de temps êtes-vous ingénieur civil?

R Depuis mil neuf cent quarante (1940); ça fait vingt-trois ans.

Q Et quel emploi occupez-vous à l'heure actuelle?

R Ingénieur adjoint du port.

Q Depuis quand êtes-vous ingénieur adjoint du port? - j'imagine qu'il s'agit du Port de Montréal?

R Le Port de Montréal, oui.





R. THIBAUDEAU  
Com. Enquête  
EX. - 293 -

1  
2  
3  
4 Q Depuis combien de temps êtes-vous ingénieur  
5 adjoint?

6 R Six ans.

7 Q Est-ce que vous êtes au courant du draguage  
8 des lieux, l'ensemblément et l'envasement, dans le Port  
9 de Montréal?

10 R Oui, dans les limites sous notre responsa-  
11 bilité.

12 Q Maintenant, je vous exhibe le plan qui est  
13 devant vous, exhibit 481. Est-ce que vous pouvez dire  
14 à la Commission si ce plan indique bien les limites actuel-  
15 les du port de Montréal, suivant les divers ordres en con-  
16 seil qui s'appliquent?

17 R Oui, ça c'est seulement pour montrer la  
18 moitié du port.

19 Q La moitié du port?

20 R La moitié du port, la partie du port du  
21 bout de l'île jusqu'à Sorel.

22  
23 Il y a l'autre partie, du pont Victoria au  
24 bout de l'île qui semble n'avoir pas été reproduite.

25 Je crois qu'on peut le voir sur la copie  
26 du plan en couleurs.

27 O Le plan en couleurs, exhibit 482. Est-ce  
28 que ces deux plans donnent toute l'étendue du port de  
29 Montréal?

30 R Oui.





R. THIBAUDEAU  
Com. Enquête  
EX. - 294 -

Q Voulez-vous dire à la Commission si le Conseil  
des Ports Nationaux de Montréal s'occupe de draguage dans  
le port?

R Oui, nous faisons du draguage d'entretien  
seulement.

Q Et pouvez-vous, sur les deux plans qui sont  
encore à votre disposition, indiquer les endroits où vous  
faites ce draguage d'entretien?

R Dans l'exhibit 481, nous ne faisons aucun  
draguage pour le moment.

Q Qu'est-ce que vous entendez "pour le moment"?

R Bien, plus tard, avec les développements  
du port, on pourra peut-être être appelé à en faire, mais  
pour le moment, nous n'avons fait aucun draguage dans cette  
partie du port.

Q Si mes informations sont exactes, le St.  
Lawrence Ship Channel fait du draguage dans le fleuve et  
dans le port de Montréal aussi?

R Oui.

Q Voulez-vous dire à la Commission les limites  
de ces deux juridictions?

R Je crois qu'on comprendrait beaucoup mieux  
le problème si vous me permettez de présenter un plan qui  
est semblable à l'exhibit...

Q 482?

R ... à l'exhibit 482, mais non coloré, sur  
lequel j'ai indiqué, coloré en rose, la partie pour laquelle







R. THIBAudeau  
Com. Enquête  
EX. - 295 -

je suis responsable.

Q                   Produit comme exhibit 483. Alors, sur  
1'exhibit 483, le liséré rouge indique l'endroit où le  
Conseil des Ports Nationaux fait du draguage d'entretien?

R C'est bien ça.

Q Est-ce que vous voulez donner - ou pouvez-vous donner à la Commission le cycle - les cycles de draguage, les taux d'envasement ou d'ensablement dans ces endroits-là, s'il vous plaît?

R Il faut tout d'abord - c'est plutôt une explication assez longue - il faut se rendre compte que dans les limites du Port de Montréal, le fleuve St-Laurent n'est pas considéré comme une rivière déposant beaucoup de matériaux sur ses fonds.

Cependant, dans la partie lissée en rouge, il se forme continuellement des dépôts qui viennent de sources..... les sources principales sont les roches apportées tous les printemps par les glaces, les déchets des égouts de la ville de Montréal et des municipalités environnantes qui se déversent dans le fleuve, la poussière venant du chargement de nos bateaux, le grain, la poussière de grain.

Dans la partie que nous appelons "windmill  
point basin...

Q A l'extrême ouest?

R A l'extrémité ouest du port, nous avons





R. THIBAUDEAU  
Com. Enquête  
EX. - 296 -

1  
2  
3  
4 dans cette région de nombreux dépôts provenant de la manu-  
5 tention du charbon.

6  
7 Aussi à tous les quais, nous rencontrons  
8 régulièrement des détritits provenant des navires, de la  
9 manutention de la marchandise.

10 Ce sont là les principales sources qui nous  
11 causent de l'entretien de nos quais, pour les garder à la  
12 profondeur requise.

13 Q Maintenant, cet entretien-là, est-ce que vous  
14 faites ça à chaque année? A chaque printemps?

15 R Cet entretien-là se fait de façon continue,  
16 à l'année longue, selon une méthode - la méthode suivante:  
17 Tous les printemps, à l'ouverture de la navigation, nous  
18 sondons tous nos quais pour voir si durant la période d'hiver  
19 il s'est formé des endroits où des dépôts se sont formés,  
20 qui pourraient nuire à la navigation.

21  
22 Les résultats de ces sondages sont indiqués  
23 sur des plans qui permettront à nos équipes de nettoyage  
24 de se rendre sur les lieux et d'y enlever les dits obstacles.

25 Q Maintenant, vous avez dit que vous faisiez  
26 du draguage à l'année longue. Est-ce que c'est exact, ça?

27 R Oui, nous avons une grue qui travaille à  
28 l'année longue sur du nettoyage dans les quais.

29 Q Maintenant, vous n'avez pas le temps de tout  
30 faire en même temps?





R. THIBAUDEAU  
Com. Enquête  
EX. - 297 -

R Non.

Q Au printemps, une fois que vous avez fait vos sondages, est-ce que vos grues, vos dragues se mettent à l'oeuvre immédiatement?

R Les dragues se mettent à l'oeuvre immédiatement, en se tenant en contact régulier avec le maître du port qui, selon les informations qu'il a reçues, nous indique les endroits où il n'y aura pas de navires pouvant nuire à nos opérations.

Q Maintenant, dans les endroits où vous ne faites pas de draguage au début de l'année, et alors qu'il y a eu de la sédimentation ou de l'ensablement ou de l'envasement quelconque, est-ce que vous faites rapport de vos sondages aux Armateurs ou aux Pilotes ou aux usagers de ces quais?

R Non, nos informations sont transmises seulement au maître du port.

Q Seulement au maître du port?

R Au maître du port.

Q Vous, vous n'êtes pas au courant s'il transmet ces informations-là à d'autres personnes?

R Non, du tout.

Q Maintenant, ça vous prend combien de temps à compléter un cycle complet de draguage, dans le port de Montréal?

R Un cycle de draguage?







R. THIBAUDEAU  
Com. Enquête  
EX. - 298 -

Q C'est-à-dire, disons, draguer une fois le port de Montréal, au niveau prévu?

R Ca, c'est très difficile à répondre..... donner une période précise, pour la bonne raison que les années se suivent mais ne se ressemblent pas.

Il y a des endroits sur les quais où nous ne rencontrons jamais d'obstacles. Par contre, il y a des endroits où régulièrement nous faisons face à des dépôts que nous devons enlever.

Si j'avais à nettoyer le port dans son entier, dans ce qui est présenté en rouge, c'est très difficile à estimer combien ça pourrait prendre de temps; tout dépend de la quantité de matériel qu'il y aurait sur le fond de la rivière.

Q Maintenant, quelle quantité de matériel trouvez-vous - avez-vous trouvée, disons, l'an dernier, ou si vous avez fait des statistiques pour les années précédentes?

R J'ai préparé ici - j'ai préparé les quantités que nous avons draguées dans les deux dernières années: mil neuf cent soixante et un (1961) et mil neuf cent soixante-deux (1962).

Q Est-ce que nous pourrions déposer ce tableau représentant "maintenance dredging quantities summary, " mil neuf cent soixante et un (1961), mil neuf cent soixante-deux (1962) comme pièce 484?





R. THIBAUDEAU  
Com. Enquête  
EX. - 299 -

R .....

Q Voulez-vous expliquer l'exhibit 484, dans la colonne de gauche intitulée "locations", on trouve diverses mentions; est-ce que ces mentions ont une référence quelconque au plan qui est devant vous, exhibit 483?

R Oui, nous pouvons trouver tous ces endroits sur le plan.

Q Alors "jetty no. 1", c'est indiqué sur le plan?

R "Jetty no. 1", oui, c'est indiqué sur le plan à l'extrême gauche, dans le bassin King Edward.

Q Alors, est-ce que cette colonne-là commence vers l'ouest pour aller vers l'est?

R Non, les bassins ne sont pas dans cet ordre de l'est à l'ouest; ils sont..... ç'a été compilé selon la séquence que nous avons suivie dans les années en question.

Q Je comprends. Maintenant, les quantités qui sont données en verges cubes, ça représente quelle épaisseur dans le fond de l'eau?

R Ceci varie beaucoup. Lorsque l'on fait le sondage du fond au printemps, nous découvrons que l'épaisseur qui nuirait à la navigation varie de un demi à deux ou trois, quelquefois jusqu'à cinq pieds d'épaisseur.

Q Est-ce que ces endroits où l'épaisseur est la plus grande sont toujours les mêmes?





R. THIBAUDEAU  
Com. Enquête  
EX. - 300 -

R Oui, en général, nous remarquons que les endroits les plus sujets à l'ensablement sont les mêmes.

Q C'est toujours les mêmes? Ca se produit toujours aux mêmes endroits?

R Ca se reproduit toujours aux mêmes endroits.

Q Est-ce que vous pouvez les indiquer sommairement, ces endroits-là?

R Les endroits les pires sont, où il faut aller le plus loin, sont le "windmill point basin", à l'extrême gauche du plan; l'entrée du Canal Lachine qui suit immédiatement.

Après ça, l'égoût de la rue Papineau, à la section 26.

Le quai...

Q Un instant. La section 26 n'est pas indiquée à votre sommaire des quantités draguées.

R C'est parce que dans les deux dernières années, nous n'avons pas eu à faire de travaux à cet endroit.

Q Je vois.

R C'est un des endroits qui nous cause le plus souvent de trouble.

Le quai 48, le coin intérieur du quai Sutherland, le quai 101 ouest, qui est le bassin intérieur à la compagnie Imperial Oil, c'est à l'extrémité droite du plan, une compagnie d'huile; le quai 103 nord, qui est







R. THIBAUDEAU  
Com. Enquête  
EX. - 301 -

le bassin de la compagnie Shell Oil; le quai 106 ouest qui est le bassin intérieur de la British American, ou le quai 110 ouest qui est le quai - le bassin intérieur du quai de Montréal-Est.

Q Dans ces endroits-là, est-ce que vous faites du draguage à toutes les années?

R Non, pas à tous les ans.

Q Est-ce que vous faites du sondage à toutes les années?

R Nous faisons du sondage à toutes les années.

Q Lorsque vous faites du draguage, à quelle profondeur draguez-vous?

R Nous draguons à la profondeur indiquée sur le plan, qui est indiquée par les petits chiffres: 30, à certains endroits, c'est: 29, 28, 27½, dépendant des endroits.

Q Indiquée entre les quais? ~~ou le côté rouge~~

R Indiquée dans la partie colorée en rouge.

Q Maintenant, à ces endroits-là, vous dites que vous ne faites pas de draguage à toutes les années, mais est-ce qu'il se produit de l'ensablement à chaque année?

R Pas nécessairement.

Q Pas nécessairement?

R Non, pas tous les ans; nos sondages au printemps nous indiquent s'il y a eu de l'ensablement ou non, à ces endroits-là.

Q Je vois sur la pièce 484, section 110, où







R. THIBAUDEAU  
Com. Enquête  
EX. - 302 -

en mil neuf cent soixante et un (1961) vous avez sorti  
1,175 verges cubes, et en mil neuf cent soixante-deux  
(1962), 1,650 verges cubes. Voulez-vous expliquer ça?

R D'après moi, ce dépôt assez appréciable à  
cet endroit n'est pas causé de la sédimentation, mais bien  
par le déversement d'un égoût de la ville de Montréal-Est,  
à cet endroit.

Q Est-ce que c'est semblable à toutes les  
années, que vous soyez obligé de sortir des quantités comme  
ça?

R Cet endroit est un endroit assez appréciable  
tous les ans.

Q Maintenant, toujours sur la même pièce,  
"shed" 2, 3 et 5, 4,200 verges cubes, en mil neuf cent  
soixante et un (1961), et 7,575 en mil neuf cent soixante-  
deux (1962).

R Oui. Ceci est le bassin où nous rencontrons  
à tous les ans le plus de dépôts.

Q C'est quel genre de dépôts, dans ce bassin-  
là?

R Dans ce bassin, c'est surtout des matières  
très fines en suspension, qui sont apportées par le Canal  
Lachine, lors de l'ouverture et de la fermeture des écluses.

Q Est-ce qu'à chaque année, vous êtes obligé  
de sortir des quantités semblables?

R A cet endroit, je ne dirais pas à tous les  
ans, en moyenne, nous sortons quatre mille, cinq mille;





R. THIBAUDEAU  
Com. Enquête  
EX. - 303 -

le sept mille, c'est une année exceptionnelle.

Q Et ca représente combien, en épaisseur,  
dans le fond de l'eau, ça?

R Trois ou quatre pieds.

Q Qu'est-ce qui se produit lorsque vous n'avez  
pas le temps de faire du draguage, et qu'un navire à fort  
tirant d'eau soit obligé d'utiliser ces quais-là, où il y  
a eu de la sédimentation ou de l'ensablement?

R En autant que je sache, lorsque nous décou-  
vrons qu'il y a eu sédimentation à une épaisseur assez appré-  
ciable, nous rapportons le fait au maître du port qui lui  
doit..... qui, étant celui qui indique aux navires où  
aller, doit certainement tenir compte de ces obstructions  
pour diriger les navires en conséquence.

Q Au meilleur de votre connaissance, est-ce que  
c'est déjà arrivé que vous ayiez été requis de faire du  
draguage à des endroits précis, d'une façon urgente, pour  
accommoder certains navires?

R Non, pas de la façon que vous le dites, -  
pas avant l'arrivée d'un navire, non.

Q Pas avant l'arrivée d'un navire?

R Non.

Q A part les sondages que vous prenez au début  
de l'année, est-ce qu'au cours de l'année, ou après vos  
dragages, vous vérifiez les profondeurs d'eau disponibles  
dans le port de Montréal?





R. THIBAUDEAU  
Com. Enquête  
EX. - 304 -

R Oui, lorsque notre drague a fini de nettoyer un endroit déterminé, nous resondons cet endroit pour certifier que la profondeur d'eau requise est garantie.

Q Est-ce que vous préparez des cartes démontrant cette profondeur d'eau là?

R Nous tenons à date un plan que nous envoyons régulièrement au maître du port, indiquant les endroits qui ont été nettoyés et qui donnent la profondeur d'eau requise.

Q Combien faites-vous de sondage par année, en moyenne?

R ..... ah, je dirais que nos équipes sont occupées à faire des sondages cinquante à soixante pour cent de leur temps.

Q Mais ça fait combien de fois, en dehors du port de Montréal, par année, ça?

R Nous couvrons le port en entier, je dirais, deux fois par année.

Q Deux fois par année?

R Mais il y a des endroits qui sont couverts beaucoup plus souvent.

Q Quels endroits?

R Les endroits que nous connaissons, où il y a beaucoup de dépôts, les endroits où les dépôts sont plus nombreux.

Q Et là, vous allez faire des sondages plus







R. THIBAUDEAU  
Com. Enquête  
EX. - 305 -

fréquents?

R Là, on va plus souvent.

Q Vous avez parlé de faire des sondages, vous avez dit que couvriez le port de Montréal; est-ce que ça comprend le sondage uniquement de la partie en rose sur 483?

R Seulement.

Q Seulement cette partie-là?

R Seulement cette partie-là.

Q Est-ce que je dois comprendre aussi que le St. Lawrence Shipping Channel fait aussi du draguage dans le port de Montréal?

R Si requis, le Ship Channel devrait en faire, oui.

Q Qui a fixé la limite des endroits où vous faites les sondages?

R Ceci est une entente à l'amiable entre le Ship Channel et nous.

Q Est-ce que vous avez des problèmes d'érosion causés par la vitesse excessive des navires?

R Pas dans la partie en rose.

Q Est-ce que vous en avez ailleurs?

R Pas à ma connaissance.

Q Est-ce que vous - quand je dis "vous", je parle du port national, - est-ce que vous avez fait des études ou expertises sur les courants, dans le port de Montréal?





R. THIBAUDEAU  
Com. Enquête  
EX. - 306 -

R Non.

Q Est-ce que vous avez fait des études ou encore des expertises sur le mouvement des glaces dans le port de Montréal, de l'ouverture de la saison de navigation?

R Oui, nous avons, durant la période des deux ou trois hivers derniers, fait des lectures pour voir le mouvement des glaces dans les limites du port.

Q Pouvez-vous décrire ces expertises-là, s'il-vous-plaît?

R L'expertise a consisté du moment où les glaces commencent à se former, nous avons une équipe qui, une fois la semaine, couvre certains points déterminés à l'avance, et là, ils mesurent la hauteur de l'eau, l'épaisseur des glaces, et ils notent aussi s'il y a eu des mouvements ou non durant la semaine.

Q Et le résultat de ces expertises-là, ça vous indique quoi?

R Le but de cette étude est d'essayer de déterminer ou de prévoir, plutôt, le mouvement des glaces, pour la construction future de nos quais, ce qui nous permettrait de déterminer à quelle hauteur nous devons construire nos quais pour éviter des inondations.

Q Le résultat de ces expertises-là, à l'heure actuelle, est-il probant?

R Oui, dans le moment, il n'y a eu aucun résultat précis; nous en sommes seulement à l'étude.





R. THIBAUDEAU  
Com. Enquête  
EX. - 307 -

J'ai préparé aussi un tableau montrant les endroits et les lectures qui ont été prises depuis mil neuf cent soixante (1960) à mil neuf cent soixante-trois (1963), pour la période d'hiver seulement, sur le mouvement des glaces.

Q Voulez-vous déposer comme pièce 485 un document intitulé "survey of river gradients during ice conditions"?

R ..... for the years 1960 to 1963.

Q Voulez-vous expliquer ce tableau à la Commission, en commençant par la colonne de gauche, s'il vous plaît?

R La première feuille donne les lectures qui ont été prises durant le mois de janvier des années mil neuf cent soixante (1960), mil neuf cent soixante et un (1961), mil neuf cent soixante-deux (1962) et mil neuf cent soixante-trois (1963); une feuille semblable est produite pour le mois de février et le mois de mars.

Q Alors, les dates sont contenues dans la colonne extrême gauche?

R La date à laquelle les lectures ont été faites est contenue dans la colonne extrême gauche.

Q Et les colonnes subséquentes sont les bases d'observation que vous avez établies?

R Les données d'observation que nous avons établies, oui.







R. THIBAUDEAU  
Com. Enquête  
EX. - 308 -

1  
2  
3  
4 Q Maintenant, les chiffres qui sont donnés sous  
5 chaque poste, voulez-vous les expliquer, s'il vous plaît?

6 R Ces chiffres indiquant l'élévation de l'eau  
7 à l'endroit indiqué, donnent dans ce que nous appelons  
8 "le harbour data...

9 Q Est-ce que c'est des pieds, ça? Je vois le  
10 premier chiffre: 116.....

11 R Ceci est en pieds, oui.

12 Q Est-ce que ça veut dire qu'il y a 116 pieds  
13 d'eau?

14 R Non, ceci est une lecture non fictive, mais  
15 une lecture qui est attachée à un système de niveau établi  
16 dans le port, qui a une relation avec les niveaux géodésiques,  
17 appelés "main sea level".

18 Q Ce que je comprends difficilement, c'est que  
19 si ces chiffres-là sont en pieds, c'est que ça représente  
20 116.16 pieds?

21 R Non, ça représente une élévation ..... ça  
22 veut dire qu'à l'endroit indiqué, l'eau est à l'élévation  
23 116 pieds.

24 Q Alors, est-ce que c'est en référence avec  
25 le chiffre 100, ça?

26 R Non.

27 Q Avec le chiffre zéro?

28 R Il faudrait expliquer ici la relation que ces  
29 chiffres ont avec les élévations du service géodésique.  
30







R. THIBAUDEAU  
Com. Enquête  
EX. - 309-

Q Oui, expliquez-nous donc ça, s'il vous plaît?

R Au port de Montréal, pour faciliter nos études et nos travaux, nous avons adopté un système d'élévation qui correspond ici au service géodésique.

Nous avons pris le niveau moyen des basses eaux qui avait été établi à 18.12, service géodésique, "main sea level", élévation au-dessus du niveau de la mer.

Q 18 quoi?

R 18,12 pieds au-dessus du niveau de la mer; et nous avons dit que cette élévation correspondait à une élévation dans le port de 93.71 pieds.

Q Vous avez dit: 93...

R .71.

Il serait peut-être plus facile de dire que le zéro "main sea level" correspond à une hauteur de 75.59, au port de Montréal.

Q 75.59 pieds?

R 75.59 pieds au port de Montréal.

La raison de ceci était pour éviter, dans le port, d'avoir, pour la profondeur de l'eau à nos quais, des lectures négatives.

Alors, les élévations données sur le tableau, si nous leur enlevons la hauteur de 75.59 pieds, nous obtiendrons ainsi l'élévation des endroits au-dessus du niveau





R. THIBAUDEAU  
Com. Enquête  
EX. - 310 -

de la mer.

Q Je comprends. L'exhibit 485 indique la hauteur de la glace?

R La hauteur de l'eau sous la glace.

Q Et l'épaisseur de la glace, en moyenne, qu'est-ce que c'est, ici, à Montréal, en janvier et février?

R L'épaisseur de la glace, l'hiver, varie de 3 ou quatre pieds.

Q Maintenant, ce tableau-là, 485, n'indique aucunement le mouvement des glaces?

R Non.

Q Il n'indique pas si les glaces s'empilent dans une partie du port plus fréquemment qu'ailleurs, à cause des marées et des vents?

R Non, du tout.

Q C'est tout simplement la profondeur de l'eau disponible durant l'hiver, durant les mois de janvier et février, à ces endroits-là?

R A ces endroits-là; c'est bien ça.

Q Est-ce que vous êtes au courant s'il y a des tuyaux ou des câbles téléphoniques ou télégraphiques qui traversent le port de Montréal, dans le fond de l'eau?

R ..... pas que je sache.

Q Il n'y a pas de tuyaux qui passent sous le fond de l'eau?

R Oui, il y a des tuyaux à Montréal-Sud, il y a





R. THIBAUDEAU  
Com. Enquête  
EX. - 311 -

1  
2  
3  
4 deux tuyaux - je dis "deux" je ne suis pas certain, mais  
5 il y a des tuyaux qui traversent la rivière, amenant de  
6 l'huile au quai, aux installations.

7 Q Est-ce qu'à votre connaissance, on a déjà  
8 demandé au Conseil des Ports Nationaux ou aux intéressés d'en-  
9 fouir ces tuyaux-là, ou de les passer ailleurs pour permettre  
10 aux navires d'ancrer dans ces endroits-là?

11 R Pas à ma connaissance.

12 Q Est-ce que vous avez parfois, au Conseil des  
13 Ports Nationaux, des requêtes pour faire du dragage dans  
14 certains endroits, dans le port?

15 R .....

16 Q A part le dragage que vous faites, est-ce que  
17 vous avez parfois des requêtes?

18 R S'il y a eu de ces requêtes, ce n'est pas  
19 venu à ma connaissance; c'est allé à des autorités plus  
20 hautes que moi.

21 Q A votre connaissance, est-ce qu'il y a eu  
22 des plaintes de portées auprès du Conseil au sujet des pro-  
23 fondeurs d'eau disponible dans le liséré rouge au plan  
24 483?

25 R Je ne suis pas au courant de plaintes qui m'ont  
26 été faites d'une façon directe; ce que j'en sais, c'est en  
27 entendant le maître du port parfois dire qu'à certains en-  
28 droits, les navires se plaignent de la profondeur de l'eau.

29 Q Maintenant, est-ce que votre section d'admi-  
30







R. THIBAUDEAU  
Com. Enquête  
EX. - 312 -

nistration du Conseil des Ports Nationaux a déjà été requise, soit par le maître du havre, soit par d'autres personnes, à la suite de ces plaintes, d'aller vérifier les profondeurs d'eau disponible?

R Oui.

Q Et quels ont été les résultats de ces vérifications-là? Qui est-ce qui avait raison?

R A certains moments, nous avons trouvé que réellement il y avait une obstruction à l'endroit mentionné.

Q Et à la suite de cette découverte, est-ce que des mesures ont été prises pour les rectifier, premièrement?

R Oui, aussitôt que le quai était disponible, le maître du port nous donnait instructions d'y aller et d'enlever l'obstruction.

Q Et en attendant que ces difficultés-là soient restifiées, est-ce que vous avisiez les usagers du quai, de cette obstruction-là?

R Non. Mes relations étaient seulement avec le maître du port.

Q Avec le maître du port?

R Seulement.

Q Vous ne savez pas si oui ou non ces informations-là ont été passées à d'autres?

R Du tout.

Q Est-ce que vous vous occupez d'enlever les





R. THIBAUDEAU  
Com. Enquête  
EX. - 3131-

obstructions qui se trouvent dans le port de Montréal?

R . . . . .

Q Obstructions causées à la suite d'abordages ou de naufrages de navires ou d'échouements de navires?

R Non, lorsque ces choses se sont produites, le contrat a été donné à des compagnies.

Q Est-ce que vous vous occupiez de ces contrats-là?

R Moi..... non, pas de façon personnelle, non.

Q Au meilleur de votre connaissance, est-ce que ce sont des contrats qui sont accordés par le Conseil des Ports Nationaux?

R Je le crois.

Q Vous n'êtes pas sûr de ça?

R Je ne suis pas sûr, non.

Q Je ne me souviens pas si vous avez répondu à cette question-ci, mais est-ce que vous avez fait des expertises sur les courants, dans le port?

R Non.

Q Est-ce que vous avez déjà été requis d'en faire?

R Non.

TRANSQUESTIONNE par Me MARC LALONDE, c.r.,  
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Monsieur Thibaudéau, vous avez déclaré que vous procédez à draguer les endroits indiqués en rouge sur la pièce





R. THIBAUDEAU  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 314 -

483, jusqu'à concurrence de la profondeur indiquée sur la carte, n'est-ce pas?

R Oui.

Q Pourriez-vous m'indiquer qu'est-ce que ça peut représenter? Est-ce que ça peut représenter une différence de trois ou quatre pieds entre le moment où vous commencez les travaux et le moment où vous les terminez? Pour amener, par exemple, le bassin ou le quai à la profondeur requise?

R Bien, l'épaisseur dépend des dépôts qui se sont produits entre la dernière fois où nous avons fait nos sondages, et la fois où nous sommes requis d'aller faire du dragage, évidemment. Ca varie beaucoup.

Q Quelle était l'épaisseur la plus considérable de détritrus ou de débris que vous avez enlevés près d'un quai pour l'amener à sa profondeur normale?

R Quatre pieds (4').

Q Quatre pieds (4'). Est-ce que ça se trouvait, ça, près des quais 2, 3 et 4, ou si c'était dans le "windmill point bassin"?

R Ceci s'est produit, à ma connaissance, à trois endroits: "windmill point bassin," l'entrée du canal 2 et 3, et à Montréal-Est.

Q Est-ce que ce dragage-là qui avait été fait, faisait partie de votre plan régulier de dragage, ou si à votre souvenance, il s'agissait d'un dragage fait sur







R. THIBAUDEAU  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 315 -

1  
2  
3  
4 demande ou à la suite d'une plainte?

5 R Non, c'est un draguage que nous faisons  
6 d'une façon continue.

7 Q Est-ce qu'il y avait des avis aux navigateurs,  
8 régulièrement, à l'effet que la profondeur dans ces bassins,  
9 par exemple, n'était pas la profondeur telle qu'elle appa-  
10 raissait sur les plans?

11 R Pas à ma connaissance; je ne pourrais pas  
12 dire.

13 Q Est-ce que, si des avis devaient être faits,  
14 est-ce qu'ils auraient été faits par vous ou par quelqu'un  
15 d'autre, normalement?

16 R Par quelqu'un d'autre.

17 Q Combien de temps a-t-il pu s'écouler entre  
18 le moment de la conclusion du draguage dans ces endroits où  
19 il y avait jusqu'à concurrence de quatre pieds (4') de  
20 sédimentation et le moment où vous avez constaté cette  
21 sédimentation? Est-ce que c'est une affaire de mois ou de  
22 semaines?

23 R ..... là encore, la période peut varier  
24 selon la distance à laquelle nous avons fait notre sondage  
25 précédent; mais je dirais que ce n'est pas plus de quatre  
26 ou cinq mois.

27 Q Quatre ou cinq mois. Mais il a pu s'écouler  
28 quatre ou cinq mois?

29 R A certains endroits, oui.  
30







R. THIBAUDEAU  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 316 -

1  
2  
3  
4 Q Est-ce que ces sondages-là que vous faites,  
5 vous les faites d'instruments mécaniques?

6 R .....

7 Q Comment procédez-vous à faire des sondages  
8 techniques?

9 R Il y a deux façons de faire les sondages:  
10 La première qui se fait d'un instrument mécanique, qui  
11 consiste en une barre d'acier que nous descendons sous un  
12 chaland, à la prfondeur requise, et là, en procédant douce-  
13 ment, le long des quais, s'il y a obstruction, cette barre  
14 qui se promène à une élévation donnée, en subit les contre-  
15 coups qui sont indiqués sur un indicateur qu'il y a sur le  
16 pont de la barge, et l'indicateur donne en pieds et en  
17 pouces l'obstruction rencontrée.

18 Q Ces données techniques...

19 R Nous nous servons aussi du "echo sounder",  
20 et on fait aussi des sondages à la main.

21 Q A la main?

22 R A la main, ce qu'on appelle "des sondages à  
23 la main," dans ce cas-là, on se sert d'une pesée en plomb  
24 d'une vingtaine de livres au bout d'une chaîne graduée,  
25 et lorsque la pesée atteint le fond, on lit sur la chaîne  
26 la profondeur d'eau à cet endroit.

27 Q Est-ce qu'il y a une raison pour laquelle  
28 vous utilisez ces trois techniques différentes? Est-ce que  
29 ça signifie qu'il n'y a pas une technique parfaite ou une  
30





R. THIBAUDEAU  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 317 -

technique satisfaisante?

R Non, les techniques donnent chacune des résultats qu'on peut interpréter d'une façon différente.

D'abord, lorsqu'on se sert de la barre, nous voulons savoir, dans ce cas-là, seulement s'il y a des observations au-dessus d'un niveau donné. La barre ne dira pas quelle est la profondeur exacte d'un endroit.

Si à un quai nous garantissons une profondeur d'eau de trente pieds (30'), nous plaçons la barre à trente pieds (30'), et nous sommes intéressés seulement à ce qu'il y a au-dessus du trente pieds (30'), et non ce qu'il y a à trente-deux pieds (32') ou à trente-cinq pieds (35') d'eau à cet endroit.

L'écho sounder donne de très bons résultats, mais encore là, on supplée souvent la méthode à la main pour avoir beaucoup plus de détails à un endroit précis; la méthode à la main indique la profondeur exacte à l'endroit sondé.

Q Si je comprends bien, l'écho sounder ne serait pas une technique, en soi, suffisante pour votre bureau?

R Bien, l'expérience que nous avons avec le "echo sounder", on la supplée toujours avec le sondage à la main.

Q Est-ce que vous garantissez la profondeur





R. THIBAUDEAU  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 318 -

1  
2  
3  
4 sur les cartes, jusqu'à la proximité du quai, dans le port?

5 R Oui.

6 Q Est-ce que vous avez eu des plaintes, durant  
7 ces dernières années, où l'eau était peut-être un peu plus  
8 basse que d'habitude, à l'effet que les navires avaient de  
9 la difficulté à quitter les bassins parce qu'ils touchaient  
10 le fond, à cause de la cargaison considérable qu'ils trans-  
11 portaient, ou peut-être à cause du fait que le bassin  
12 n'était pas à la profondeur requise?

13 R Bien, lorsqu'il y a des plaintes semblables,  
14 elles ne sont jamais faites à moi d'une façon directe.

15 Q Et vous n'avez pas connaissance vous-même de  
16 telles plaintes?

17 R Oui, par le maître du port qui...

18 Q Qui vous en prévient?

19 R Qui m'en prévient.

20 Q Vous avez déclaré, je pense, que vous n'avez  
21 jamais été requis de faire du draguage avant l'arrivée d'un  
22 navire. Est-ce que c'est bien ce que vous avez dit?

23 R Bien, immédiatement avant l'arrivée d'un  
24 navire.

25 Q Est-ce que ça signifie que vous avez été requis  
26 d'en faire après l'arrivée d'un navire, ou après son départ?

27 R .....

28 Q Qu'est-ce que vous voulez dire quand vous avez  
29 dit...  
30







R. THIBAUDEAU  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 319 -

R Bien, voici, la façon de procéder étant la suivante: Nous passons la barre pour trouver s'il y a obstruction ou non.

S'il y a obstruction nous donnant, comme exemple, deux pieds (2'), immédiatement, nous avisons le maître du port de ceci.

Alors, lui juge s'il peut envoyer un navire à ce quai ou non, selon le tirant d'eau du dit navire.

Maintenant, comme ce quai est un quai, disons encore comme exemple, à une profondeur garantie de trente pieds (30'), avec une obstruction de deux pieds (2'), bien, à la première occasion, le maître du port nous demande d'aller enlever cette obstruction pour qu'à la fois suivante un navire de trente pieds (30') de tirant d'eau puisse y accoster.

Q Vous avez référé dans votre témoignage à deux oleoducs qui traverseraient le fleuve dans les limites du port de Montréal. Si vous jetez un coup d'oeil sur la pièce 483, est-ce que ces oleoducs sont indiqués?

R Oui.

Q Pourriez-vous en donner la description, de l'endroit approximatif où ils se trouvent?

R Il y en a un qui se trouve à la limite entre la section 107 et 108.

Q Et qui apparaît, je crois, vis-à-vis la ville





R. THIBAUDEAU  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 320 -

de Montréal?

R Qui appartient à la ville de Montréal-Est, et l'île Dufault, à l'autre extrémité.

Q Les deux oleoducs sont à proximité l'un de l'autre?

R Oui. Le deuxième arrive sur les quais à la section 100, et l'angle de la rivière des deux oleoducs est différent, tel que montré sur le plan.

Q Les oleoducs sont simplement déposés au fond de la rivière, ou est-ce qu'ils sont enfouis?

R ..... à ma connaissance, ils sont enfouis.

Q Savez-vous à quelle profondeur?

R Non.

TRANSQUESTIONNE par Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,  
pour Merchant Service Guild:

Q Monsieur Thibaudau, lorsque vous employez les méthodes de sondage à la main, est-ce que vous employez cette méthode pour déterminer la nature du fond du fleuve?

R Non, cette méthode ne peut pas indiquer la nature du fond de la rivière, la nature du sol ou des dépôts dans le fond de la rivière.

Q Est-ce qu'il n'y a pas moyen, en mettant du suif dans votre pesée, de capter les sédiments au fond de la rivière, et en déterminer la nature?

R Ce serait peut-être possible, mais nous, à Montréal, nous ne l'avons jamais fait.





R. THIBAUDEAU  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 321 -

Q Vous ne le faites pas. Maintenant, à quel endroit, généralement, allez-vous déverser votre draguage?

R .....

Q Ce que vous ramassez par le draguage?

R Ce matériel est déposé en dehors des limites du chenal, dans des endroits que nous cherchons, et qui varient, dans nos limites.

Q Mais, dans les limites? Elles sont déversées dans les limites du port?

R Oui, dans les limites du port, toujours.

Q Maintenant, à quelle distance également faites-vous vos draguages des parois des quais? Vous avez indiqué en rose sur l'exhibit 483 des endroits où vous faisiez du draguage; à quelle distance de la paroi extérieure des quais faites-vous ce draguage?

R Ceci varie selon la construction du quai; dans nos quais de béton modernes, nous draguons jusqu'à la base de béton, jusqu'à la face du quai.

Dans les quais plus âgés, bâtis sur caissons de bois, là, la distance varie selon les endroits; on peut aller jusqu'à cinq pieds (5').

Q A cinq pieds (5') de la paroi extérieure du quai?

R De la paroi extérieure du quai, oui.

Q Si vous rencontrez une obstruction, au cours de vos sondages, à cinquante pieds (50') de la paroi, est-ce







R. THIBAUDEAU  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 322 -

que vous l'enlevez ou si vous demandez à la division du  
chenal maritime de le faire?

R Si c'est dans les limites, dans nos limites,  
on l'enlève.

S'il y avait une obstruction dans les limites  
entretenues par le Ship Channel, on ne le saurait pas, parce  
que jamais nous allons dans ces endroits pour vérifier le  
fond.

Q Mais le fait que vous faites vos travaux de  
sondage, jusqu'à quelle distance de la paroi des quais  
allez-vous, vers le centre du chenal?

R Je n'ai pas compris très bien votre question.

Q Lorsque vous faites vos travaux de sondage,  
jusqu'à quelle distance de la paroi extérieure des quais  
faites-vous ces travaux, en direction du chenal?

R Bien, tel que montré sur le plan coloré,  
on peut voir que ça varie assez.

Nous avons pris, lors de l'entente, une  
distance de cinquante pieds (50') de certains points proé-  
minents, et nous avons tiré des lignes droites. A certains  
endroits, nous avons cent cinquante pieds (150), cent pieds  
(100'), qu'on peut voir à l'échelle sur le plan, selon  
l'épaisseur du liseré rose.

TRANSQUESTIONNE par Me JEAN-MARIE JACQUES,  
pour le Conseil des Ports Nationaux du Canada:







R. THIBAudeau  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 323 -

Q Monsieur Thibaudeau - Votre Seigneurie,  
mon nom est Jean-Marie Jacques, du Conseil des Ports Nationaux  
de Montréal - monsieur Thibaudeau, pour éviter toute con-  
fusion, vous avez produit - je désire attirer votre atten-  
tion sur l'exhibit 482 - vous avez dit que l'exhibit 482  
montrait les limites du Port de Montréal. Je crois que ce  
n'est probablement pas complètement correct, la rive sud...

R Est-ce que je pourrais revoir...?

Q La rive sud n'apparaît pas sur ce plan?

R .....

Q Toute la rive sud n'apparaît pas sur ce plan,  
bien qu'inclus dans les limites du port de Montréal?

R C'est exact, car il y a une partie de la rivière  
sud qui manque sur ce plan, oui.

Q Maintenant, à l'égard de l'exhibit 484, les  
chiffres que vous y donnez de quantités matérielles enlevées  
du fond de la rivière, est-ce que ce sont des matières solides  
ou des matières qui contiennent de l'eau?

R La quantité indique des matières solides.

Q Pour en revenir encore à l'exhibit, vous  
avez mentionné que la profondeur de l'eau était garantie au  
quai, à trente pieds (30')?

R A certains endroits, oui.

Q A certains endroits?

R Oui.

Q A d'autres endroits, la profondeur garantie est





R. THIBAUDEAU  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 324 -

différente?

R Est différente.

Q Maintenant, cette profondeur garantie dépend évidemment du niveau du fleuve; il faut que...

R Bien, cette profondeur est garantie à partir d'une limite des basses eaux établie.

Q Si le niveau actuel des basses eaux est inférieur à ce niveau-là, évidemment, la profondeur garantie sera inférieure?

R Par le fait même, la profondeur garantie sera inférieure, oui.

TRANSQUESTIONNE par Me JEAN BRISSET, c.r.,  
pour la Féd. des Armateurs du Canada:

Q Monsieur Thibaudeau, est-ce que les pilotes du port ont accès aux résultats des sondages que vous faites ?

R Non.

Q Lorsque vous faites des travaux de draguage au quai, pendant l'année, à la profondeur requise, est-ce que les pilotes sont avisés de ces travaux?

R Pas à ma connaissance; je ne pourrais dire.

Q Est-ce qu'ils sont avisés du résultat de ces travaux de draguage à la profondeur garantie?

R A ma connaissance, comme je disais, nous du département des ingénieurs, nous donnons l'information au maître du port qui lui en fait..... je ne pourrais pas dire.





R. THIBAUDEAU  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 325 -

Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,  
pour Merchant Service Guild:

Q Une question que j'avais oublié de vous demander tout à l'heure, monsieur Thibaudeau, à l'exhibit 484, lorsque vous donnez les quantités, est-ce que ce sont des quantités mesurées en place ou mesurées sur les chalands?

R Mesurées sur les chalands.

Q Mesurées sur les chalands?

R Oui.

LE PRESIDENT:

Q Monsieur Thibaudeau, sur la pièce 485, l'étude faite des différentes hauteurs dans le port, en hiver, je vois qu'entre le pont Champlain et la section 110 à Montréal-Est, il y a une différence de 21, 15, 18 pieds; ça dépend des jours?

R Oui.

Q Pourriez-vous nous dire quelle est la différence en été, alors qu'il n'y a pas de glace?

R .....

Q A peu près? Juste pour notre information, pour savoir la différence de niveau dans le port, du côté du Pont Champlain, par exemple, et à la limite est du port?

R .....

Q Le pont Champlain est-il plus haut que les rapides?

R Non, il est en bas des rapides Lachine.







R. THIBAUDEAU  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 326 -

Q Alors, strictement parlant, il ne devrait pas y avoir de différence de niveau du pont Champlain à l'autre bout de l'île?

R Oui, ah oui, il y a une différence assez appréciable entre le pont Champlain et ce que vous appelez: L'autre bout de l'île.

Q Sans qu'il y ait de rapides?

R Sans qu'il y ait de rapides, ah oui.

Q Vous ne le savez pas?

R Malheureusement, non, je ne pourrais pas dire de chiffres.

Q Pourriez-vous obtenir ce renseignement?

R Oui, je pourrais obtenir ce renseignement et vous le procurer.

Q J'aimerais avoir ce renseignement-là pour tous les points que vous indiquez sur votre pièce 485, en temps normal, en été?

R .....

Q Maintenant, le niveau, dans le port, actuellement, quand vous dites qu'un quai est à trente pieds (30'), est-ce que c'est en mil neuf cent soixante-deux (1962), ou en mil neuf cent quarante-cinq (1945)? Est-ce que ça a changé depuis ce temps-là?

R Les profondeurs garanties?

Q Garanties, oui?

R Non, c'est des profondeurs, ça, qui sont très





R. THIBAUDEAU  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 327 -

1  
2  
3  
4 stables.

5 Q D'après la preuve que nous avons eue jusqu'ici,  
6 il semble qu'il y a eu une diminution dans le niveau des  
7 eaux du St-Laurent, dans le port de Montréal.

8 R Oui, c'est une chose que nous remarquons dans  
9 le moment.

10 Q Et il y aurait encore suffisamment d'eau,  
11 quand le niveau a baissé, pour que vos profondeurs garanties  
12 puissent continuer à être garanties?

13 R Non.

14 Q Vous n'avez pas dragué plus bas?

15 R Non, parce que nous avons eu des élévations  
16 d'eau plus basses que le minimum garanti.

17 Q Alors, je suppose que dans un cas semblable,  
18 c'est le maître du havre qui doit voir à ne pas diriger  
19 le navire à ces quais-là? Il doit tenir compte lui-même  
20 de la différence de niveau?

21 R Oui, évidemment.

22  
23 Me MAURICE JACQUES,  
24 pour la Commission:

25 Q Une dernière question, en rapport avec  
26 l'exhibit 482, voulez-vous expliquer ce que signifient les  
27 différentes couleurs sur ce plan?

28 R Le couleur vert pale indique l'eau de la  
29 rivière en dehors de la voie navigable, excepté dans la  
30 partie du St. Lawrence Seaway Authority?





R. THIBAudeau  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 328 -

La partie en vert foncé indique le chenal navigable dans les limites du port.

Près des quais lorsque la profondeur d'eau est moindre que le trente-cinq pieds (35') de voie navigable, la couleur est d'un vert plus pale, et la profondeur d'eau est mentionnée en petits chiffres.

La couleur jaune indique approximativement le terrain sous l'administration du port de Montréal, les installations potuaires, ce qu'on indique en brun, comme hangars, élévateurs.

Q Maintenant, à l'extrémité droite du plan, il y a les tables qui indiquent des données sur les endroits suivants: "Sheltered berth, open berth," et on retrouve des profondeurs d'eau. Est-ce que ces chiffres-là sont revisés à chaque année ou à chaque impression de plan?

R Ces chiffres sont revisés si nous changeons les profondeurs, mais normalement, lorsqu'une profondeur est établie, elle le demeure pour de nombreuses années.

Me J.M. JACQUES,

pour le Conseil des Ports Nationaux du Canada.

Q Monsieur Thibaudeau, pour en revenir à l'exhibit que vous venez de discuter, pour résumer, ce qui est en vert foncé, c'est la partie de la rivière où la profondeur est au moins trente-cinq pieds (35')?

R Au moins trente-cinq pieds (35') en bas de la







R. THIBAUDEAU  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 329 -

1  
2  
3  
4 limite établie.

5 Q Je vais y revenir. La partie vert pale  
6 représente le lit de la rivière où la profondeur est de  
7 moins de trente-cinq pieds (35')?

8 R Moins de trente-cinq pieds (35').

9 Q Toujours en rapport avec l'exhibit que vous  
10 avez entre les mains, dans le coin à droite, vous un cadre  
11 intitulé "boundaries of the harbour of Montreal". Vous  
12 voyez ça?

13 R Oui.

14 Q Les trois dernières lignes " depth of water,"  
15 voulez-vous les lire s'il vous plaît?

16 R "All depths of water shown are referred to  
17 extreme low water level of 1897, at section north-west...

18 Q Is it not: 12?

19 R Peut-être numéro 12, oui, - "at section no.  
20 12," c'est bien ça, "is equal to elevation 93.71 harbour  
21 datum."

22 Q Ceci veut dire, n'est-ce pas, qu'à un point  
23 donné où l'on montre sur cette carte que la profondeur  
24 de l'eau est, disons de trente pieds (30'), c'est-à-dire qu'il  
25 y a trente pieds (30') d'eau à cet endroit-là, pourvu que  
26 le niveau général de la rivière ne soit pas plus bas qu'à  
27 93.71?

28 R A la section 12.







R. THIBAUDEAU  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 330 -

Je, soussigné, sténographe officiel,  
étant dûment assermenté, certifie par  
les présentes que la déposition ci-dessus  
est la transcription exacte et fidèle de  
mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY  
Sténographe Officiel.

LA COUR EST AJOURNEE POUR QUELQUES MINUTES.





C A N A D A

COMMISSION ROYALE D'ENQUETE SUR  
LE PILOTAGE MARITIME.

---

PRESENTS: L'HONORABLE YVES BERNIER, J.C.S.,  
Président

Monsieur ROBERT K. SMITH, c.r., commissaire,  
Monsieur HAROLD A. RENWICK, commissaire.

Le deuxième jour de juillet, l'an mil neuf  
cent soixante et trois, a comparu comme témoin:

FERNAND BESSETTE, âgé de 44 ans -

LA COUR:

Messieurs, vu qu'il fait très chaud, nous  
réalisons ça ici, nous sommes un peu plus haut  
que vous, alors c'est supposé être encore  
un peu plus chaud ici, mais tout de même,  
nous sommes ici, et toute l'organisation est  
faite, et nous devons y rester.

S'il y a quelques moyens à prendre pour aider,  
comme par exemple si un témoin est fatigué,  
il a seulement à le dire et nous ajournerons  
plus souvent; ou si les procureurs veulent  
ajourner à n'importe quel moment, seulement à  
nous le dire.





Com. Enquête

- 332 -

Nous entendons faire des avant-midi assez bonnes, quitte à éviter l'après-midi si nécessaire, mais nous aimerions faire le plus d'ouvrage possible, étant donné que nous sommes ici. Alors, nous sommes obligés de coopérer - c'est le cas de le dire, nous sommes tous dans le même bateau.

INTERROGE par Me MAURICE JACQUES,  
pour la Commission:

Q Quelle est votre profession?

R Ingénieur professionnel.

Q Et à l'emploi de qui êtes-vous?

R A l'emploi des Travaux Publics Fédéraux,  
district de Montréal.

Q Et depuis combien de temps occupez-vous  
cette fonction?

R Je suis au ministère depuis treize ans.

Q Depuis treize ans. Pouvez-vous dire à la  
Commission les limites du district de Montréal, s'il vous  
plaît?

R Si nous prenons le fleuve St-Laurent comme  
axe est-ouest du district, sur la rive nord, notre départe-  
ment part de la frontière Ontarienne en amont, et pour aller  
en aval jusqu'à l'extrémité du comté de Champlain, soit  
à Ste-Anne de la Pérade.







F. BESSETTE  
Com. Enquête  
EX. - 333 -

Sur la rive sud, nous rejoignons la frontière américaine, jusqu'à la limite est du comté de Nicolet, soit à Gentilly.

Q Maintenant, quelle est cette partie de votre district qui comprend les eaux de pilotage, les eaux où le pilotage se fait, comme dans le fleuve St-Laurent?

R A ma connaissance, il y a seulement le St-Laurent; le Richelieu étant navigable, mais je ne crois pas qu'il y ait des pilotes à cet endroit.

Il y aussi la rivière Ottawa, jusqu'à l'extrémité du comté, je crois, d'Argenteuil, dépassé Granville.

Q Dans le fleuve St-Laurent, est-ce que vous vous occupez de draguage?

R Dans le chenal principal du fleuve, non. Notre draguage se limite aux chenaux d'accès au chenal principal, pour les rivières navigables qui se jettent dans le St-Laurent, dans notre secteur.

Q Et dans les limites de votre district, est-ce que vous faites du draguage dans les ports?

R Oui, nous entretenons en particulier le port de Sorel. Dans d'autres ports, ce sont plutôt des ports... pas des ports de mer, enfin, des petits ports qui n'ont pas tellement d'utilité commerciale, ou pratiquement pas.

Q Dans le port de Trois-Rivières?

R Le port de Trois-Rivières n'est pas sous notre juridiction, étant sous la juridiction des Ports Nationaux.





F. BESSETTE  
Com. Enquête  
EX. - 334 -

Q                   Maintenant, le draguage dans le port de Sorel, pouvez-vous nous dire en quelques mots, est-ce que vous faites du draguage d'entretien dans ce port-là?

R                   Oui, nous entretenons les bassins d'amarrages, et nous avons, dans les années précédentes, nous avons élargi les bassins d'amarrages, et nous avons approfondi les bassins d'amarrages.

Q                   Maintenant, ce draguage d'entretien, pouvez-vous nous dire comment vous le faites, son cycle, le taux de sédimentation ou d'envasement dans le port de Sorel, et les sondages que vous prenez dans ce port?

R                   Le port de Sorel, à des périodes qui peuvent varier selon que nous avons des plaintes ou que nous jugeons que les sondages doivent être faits, nous les faisons assez périodiquement, et nous déterminons les "battures" qui existent, et à la suite de ces sondages, nous préparons un plan, des devis, et nous les faisons faire par contrat sur une base de ce qu'on appelle "place measurement", c'est-à-dire sur une base de section de matériaux enlevés dans le port.

Q                   Et le draguage d'entretien, est-ce que c'est un cycle qui se reproduit annuellement?

R                   Non, quoiqu'à certains endroits, surtout ceux qui sont localisés à l'extrémité ou à l'embouchure de la rivière Richelieu, sont plus susceptibles que d'autres endroits d'être sédimentés, et nous pouvons dire qu'à ces endroits, il y a probablement un cycle, disons, de quatre ans,





F. BESSETTE  
Com. Enquête  
EX. - 335 -

à tous les quatre ans, quoiqu'à l'embouchure du Richelieu, ceci peut se produire plus souvent, mais nous considérons qu'un cycle de quatre ans est à peu près la base sur laquelle nous opérons.

Q Et à Sorel?

R Je parle de Sorel.

Q Pardon, excusez-moi. Est-ce que vous avez pu déterminer la nature de l'envasement?

R L'envasement a surtout pour cause la sédimentation de la rivière Richelieu, à son embouchure, qui est causé évidemment par un ralentissement du courant et la rencontre d'un courant à angle pratiquement perpendiculaire avec le St-Laurent, qui favorise les dépôts à l'extrémité de la rivière Richelieu, soit dans l'entrée du port de Sorel.

Q Est-ce que vous avez constaté de la sédimentation qui aurait été le résultat d'érosion causée par la vitesse excessive des navires?

R Dans le port de Sorel, non.

Q Ailleurs?

R Ailleurs, évidemment, ailleurs, nous protégeons les côtes dans beaucoup de secteurs de notre district, et nous les protégeons par des murs de protection de différentes natures, de différentes structures, et ceci constitue, je dirais, probablement la moitié de notre ouvrage dans notre district à Montréal.

Q La moitié de votre ouvrage dans votre district?







F. BESSETTE  
Com. Enquête  
EX. - 336 -

R Oui. Les endroits les plus touchés, évidemment, étant le secteur Champlain, Ste-Marthe, Cap de la Madeleine, Sorel un peu; Ste-Anne de Sorel, Tracy, Contrecoeur, Verchères et d'autres places, Lanoraie, la passe de l'île St-Ignace, et d'autres endroits.

Q Maintenant, pouvez-vous indiquer la nature de ces travaux-là que vous faites pour empêcher l'érosion?

R Voici...

Q Vous avez parlé de murs?

R Nous bâtissons plusieurs genres de structures; quelques unes sont rudimentaires, au point de vue, je dirais, "engineering;" mais tout de même, donnant une très bonne protection.

Nous avons des murs construits en "rip ramp", soit placés - soit disposés dans les côtes, nous avons des murs en "pale planches" d'acier; d'autres en béton sur pilotis ou non.

Nous bâtissons des murs en maçonnerie de pierre à des endroits où l'érosion n'est pas très violente, la maçonnerie de pierre étant un type de mur moins dispendieux.

Nous avons développé, depuis deux ans, - un an du moins, en exécution, un type de mur penché à angle, dans les secteurs les plus touchés par l'érosion, soit dans Champlain et Cap de la Madeleine et Ste-Marthe.







F. BESSETTE  
Com. Enquête  
EX. - 337 -

Ce sont des murs en béton avec un talon en béton protégé par un perré en avant, et qui sont inclinés dans une pente de deux dans un, et qui vont protéger les côtes, disons, jusqu'à une élévation de deux ou trois pieds au-dessus des eaux hautes normales; ceci pour tenir compte des effets de la vague qui pourrait éroder notre structure en arrière.

Q Ils sont penchés vers le fleuve ou vers l'intérieur?

R Ils sont penchés vers l'intérieur.

Q Vous avez mentionné qu'il y avait quelque chose que vous mettiez en avant de cette structure-là; je n'ai pas saisi le mot?

R C'est-à-dire que le talon ou la partie inférieure du mur est protégée davantage par un perré ou un "rip ramp".

Q Comment appelez-vous ça?

R C'est ni plus ni moins qu'un talon en roche pour lequel on spécifie une certaine grosseur, un certain poids, pour que la vague des bateaux, surtout à l'eau basse, ne vienne pas éroder la structure en-dessous des fondations.

Q Comment épelez-vous le mot dont vous vous êtes servi?

R "Rip ramp".

Q L'un ou l'autre?

R Rip ramp, je crois que c'est un mot anglais; perré est le mot français.





F. BESSETTE  
Com. Enquête  
EX. - 338 -

Q Est-ce que vous pourriez nous donner un aperçu des sommes dépensées par votre ministère pour ces travaux-là durant les dernières années?

R C'est assez difficile à déterminer exactement parce que ces travaux-là, quoiqu'ils font l'objet de nos estimés, ils sont sujets aux fonds qui sont mis à notre disposition; je pourrais dire qu'en moyenne nous pouvons dépenser, le long du St-Laurent, le long du Richelieu...

Q Le long du St-Laurent, uniquement?

R Le long du St-Laurent, je pourrais dire que ça pourrait aller à un demi ou trois quarts de million par année.

Q Tant que ça?

R Oui.

Q Pour construction de murs?

R Oui.

Q Et d'autres ouvrages pour empêcher l'érosion?

R C'est exact.

Q Quand j'ai dit tout à l'heure que l'érosion était causée par les navires qui circulaient à grande vitesse, j'ai peut-être tort. Voulez-vous nous expliquer ce que vous entendez par "érosion" et ses causes?

R Voici: L'érosion a plusieurs causes: Evidemment, il y a des causes naturelles qui sont dues à la nature de l'eau qui traverse les côtes à certaines hauteurs, et entraîne nécessairement avec elle du matériel.





F. BESSETTE  
Com. Enquête  
EX. - 339 -

Elle est cause aussi par l'infiltration de l'eau, en été, qui en hiver, sous l'effet du gel, dégrade les côtes.

Elle est due aussi à l'effet de la vague naturelle, causée par le vent.

Or, notre département a pris, du moins pour le moment, a pris pour politique de protéger les propriétaires riverains aux endroits où, comme nous le disons, l'érosion est accélérée ou due en partie par le passage des bateaux.

Q Comment pouvez-vous déterminer le degré d'accélération ou la partie qu'on doit attribuer au passage des navires?

R C'est une question qui est fort difficile et fort controversée, à savoir, déterminer exactement quelle est la part de l'érosion due au passage des bateaux par la génération de vagues plus élevées que celles provoquées par le vent. Ce pourcentage varie énormément selon la nature du sol des côtes; varie aussi avec les endroits où le chenal principal des bateaux passent plus ou moins près des côtes.

Q Est-ce que votre département a déjà pensé à limiter la vitesse des navires dans le fleuve, pour empêcher cette érosion?

R Je sais que nous avons eu..... nous avons eu, à plusieurs reprises, des plaintes émanant des propriétaires riverains, à l'effet que certains bateaux, dans des secteurs







F. BESSETTE  
Com. Enquête  
EX. - 340 -

où l'érosion est la plus forte, ou que le sol est le moins  
avantageux, que certains propriétaires riverains nous  
transmettent, soit à l'aide de leur association ou person-  
nellement, nous transmettent des plaintes à l'effet que les  
bateaux accélèrent cette érosion par un passage trop  
rapide.

Nous en parlons quelquefois avec l'agent  
maritime de Sorel, ou d'autres; nous en faisons rapport  
à nos supérieurs à Ottawa.

Je ne saurais dire quelles mesures ont été  
prises, s'il y en a eu, et de quelle nature elles ont été.

Q Maintenant, parlant de plaintes, est-ce que  
vous avez reçu des plaintes de la part des pilotes, concer-  
nant les profondeurs d'eau dans le port de Sorel et à  
l'embouchure du Richelieu?

R A ma connaissance, des pilotes, je ne crois  
pas; quoique certaines agences maritimes, ou en particulier  
quelques compagnies de transbordement du port de Sorel nous  
soumettent parfois que certaines profondeurs d'eau, dans  
le port de Sorel, à certains endroits, ne sont pas suffisantes.

Q Alors, qu'est-ce que vous faites dans ce cas-  
là?

R Dans ce cas-là, nous allons sur les lieux,  
nous opérons des sondages, et s'il a été trouvé que la  
plainte était exacte, nous préparons un plan de contrat





F. BESSETTE  
Com. Enquête  
EX. - 341 -

1  
2  
3  
4 demandant le draguage en question pour rétablir la profondeur  
5 d'eau demandée.

6 Q Est-ce que vous prenez des sondages régulièrement  
7 dans le port de Sorel?

8 R Pas à ma connaissance,

9  
10 Comme je le disais au début, nous savons par  
11 expérience que certains endroits dans le port de Sorel ont  
12 un cycle de sédimentation ou d'enlèvement, disons, de trois  
13 ou quatre ans.

14 Alors, si des plaintes n'ont pas été présen-  
15 tées à l'effet qu'à certains endroits le chenal n'est pas  
16 de la profondeur requise, nous faisons nous autres mêmes  
17 nos sondages, et nous savons pratiquement d'avance que nous  
18 avons des quantités de matériel à enlever aux endroits les  
19 plus exposés.

20 Q Maintenant, les informations que vous  
21 obtenez dans ces études ou dans ces sondages, est-ce que vous  
22 les transmettez aux armateurs et aux pilotes?

23 R Non, à ma connaissance, les seuls renseignements  
24 que nous transmettons, ce sont les plans de sondage, après  
25 que le draguage a été fait; je parle, en général, qui sont  
26 envoyés par notre bureau chef, je crois, à la branche de  
27 "Aids to navigation, département du transport. "

28 Q Vous-même, est-ce que vous recevez parfois,  
29 directement, des requêtes de la part des pilotes ou des  
30 armateurs demandant des informations sur la profondeur d'eau





F. BESSETTE  
Com. Enquête  
EX. - 342 -

à Sorel?

R Il arrive parfois, lorsqu'un bateau, disons, d'un tirant de trente pieds (30'), qui est la limite de la profondeur d'eau dans l'intérieur du port de Sorel, je parle, surtout, la compagnie de transbordement va s'enquérir auprès de nous si réellement cette profondeur existe.

TRANSQUESTIONNE par Me MARC LALONDE, c.r.,  
pour la Féd. des Pilotes du St-Laurent:

Q Monsieur Bessette, si je comprends bien, votre section fait du draguage sur tout le district que vous avez indiqué?

R Oui, nous faisons le draguage ..... notre draguage, évidemment, ne concerne jamais le chenal principal du St-Laurent, mais tous les chenaux qui vont desservir, les rivières navigables, autrement dit, de la région du chenal principal du St-Laurent, ou des chenaux des rivières navigables.

Q Vous ne touchez absolument pas au chenal principal du St-Laurent?

R Non.

Q Et le seul endroit où les navires à fort tonnage vont, et qui est entretenu par vous, est le port de Sorel?

R C'est-à-dire, les bateaux de haute mer, ceux qui ont un tirant d'eau de trente pieds (30') et moins.

Q Vous répondez quoi à la question? Vous dites...?







F. BESSETTE  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 343 -

R Je réponds que dans le port de Sorel, nous faisons du dragage..... excusez-moi, là je suis mêlé, si vous voulez répéter... ?

Q La question était: Est-ce que vous entretenez des parties du fleuve qui est fréquenté par des navires de fort tonnage?

R Bien...

Q A part le port de Sorel? Vous avez mentionné le port de Sorel.

R Non, nous n'avons aucun chenal qui ont un tirant d'eau, je crois, qui est supérieur, sauf pour un secteur à l'embouchure de la rivière Richelieu où il y a un tirant d'eau de vingt-cinq pieds (25') sur une distance d'un mille et demi; je ne crois pas que nous entretenons de chenaux au-delà de quinze pieds (15')..... et moins, surtout moins.

Q Maintenant, pourriez-vous - est-ce que vous avez fait des études, des recherches pour déterminer quelle proportion de l'érosion serait due au passage des navires, et quelle proportion était de cause naturelle?

R Non, non.

Q Avez-vous une idée approximative?

R C'est très difficile à déterminer, puisque l'érosion est fonction de l'opération du chenal par rapport aux côtes et à la nature des côtes elles-mêmes; c'est un facteur que nous n'avons pas pu déterminer, ou du moins,







F. BESSETTE  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 344 -

pour lequel nous n'avons pas entrepris d'étude réellement sérieuse ou avancée en tant que tel.

TRANSQUESTIONNE par Me LEOPOLD LANGLOIS, c.r.,  
pour Merchant Service Guild:

Q Monsieur Bessette, toujours sur ce rapport de l'érosion, est-ce que dans votre expérience il vous a été possible d'établir un rapport entre la vitesse du navire et son tirant d'eau, quant aux effets sur l'érosion?

R Non, nous n'avons pas étudié cette question-là sous cet angle.

Au fond, nous faisons l'inspection des côtes, et - nous assistons à l'inspection des côtes, souvent, et très souvent, au passage des bateaux, nous jugeons, quant au point de vue de la politique du ministère, qu'on peut dire qu'une partie de l'érosion est due à l'accélération de la vague causée par les bateaux.

Q Mais vous êtes ingénieur professionnel, avec l'expérience dans les matières maritimes; est-ce que vous ne pourriez pas nous dire si d'après vous, le tirant d'eau du navire peut être un facteur sur l'érosion, en plus de la vitesse?

R Je le croirais.

Q Vous le croiriez. Merci.





F. BESSETTE  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 345 -

(TRANSQUESTIONNE EN ANGLAIS par Me MAHOONEY,  
le témoin répond en français):

R Oui, nous faisons la maintenance de notre  
draguage, et nous entreprenons de nouveaux draguages.

Nous faisons le draguage d'entretien, et  
nous faisons parfois de nouveaux draguages, mais ceci, je  
crois, dans des secteurs qui regardent surtout la navigation  
dite de plaisance ou de chenaux pouvant être utilisés, disons,  
en particulier par les pêcheurs pour atteindre les endroits  
de pêche, en particulier sur le Lac St-Pierre. Mais ce sont  
des chenaux ordinairement, disons, de cinq ou six pieds  
en bas de l'eau basse, pour permettre le passage de petites  
embarcations, et je parle des nouveaux draguages.

R Non, à Sorel, pas plus qu'ailleurs, nous ne  
nous occupons pas du chenal principal des bateaux. Ceci  
n'est pas de notre juridiction.

Nous entretenons une entrée du chenal prin-  
cipal de Sorel jusqu'au port de Sorel à une profondeur de  
trente-deux pieds (32'), jusqu'à une ligne, disons, per-  
pendiculaire au deux quais, qui existent, et une distance  
de deux cents pieds (200') de la face, et tout l'intérieur  
du port de Sorel, sauf un bassin fermé entre, disons le  
"dock" 1 et le "dock" 2, qu'on appelle communément le  
bassin Lanctôt, à une profondeur de vingt-sept pieds (27')





F. BESSETTE  
Com. Enquête  
TRANSQ. - 346 -

1  
2  
3 Il faut dire aussi que depuis la vente par  
4 notre ministère du "dock" 1, appelé communément le quai  
5 de l'élévateur, qui a été vendu à la fin de mil neuf cent  
6 soixante et un (1961) ou au début de mil neuf cent soixante-  
7 deux (1962), je ne saurais préciser la date, à la North  
8 American Elavator, il y a une bande, disons, de quatre-vingts  
9 pieds (80') de large qui longe la face nord et la face le  
10 long du Richelieu, qui est considéré comme une base d'amarra-  
11 ge privé, et pour lequel notre ministère ne fait plus  
12 d'entretien.

13  
14 Me MAURICE JACQUES,

15 pour la Commission:

16 Est-ce que la Commission a des questions à  
17 poser au témoin? ..... merci monsieur.

18 LA COUR:

19 Messieurs, cette journée étant une exception,  
20 nous allons en faire une: Il sera permis,  
21 cet après-midi, de ne pas porter le veston.

22  
23 Pour les autres jours, évidemment, nous  
24 verrons au fur et à mesure.

25  
26 Je, soussigné, sténographe officiel,  
27 étant dûment assermenté, certifie par  
28 les présentes que la déposition ci-dessus  
29 est la transcription exacte et fidèle de  
30 mes notes sténographiques.

G. OSCAR BOISJOLY, s.o.













BINDING SECT.

JUN 8 1971



